

Bundesanstalt für Immobilienaufgaben

## MOBILITÄTSKONZEPT

für die Siedlung Düppel  
im Bezirk Steglitz-Zehlendorf von Berlin





Bundesanstalt für Immobilienaufgaben

## **MOBILITÄTSKONZEPT**

# **für die Siedlung Düppel im Bezirk Steglitz-Zehlendorf von Berlin**

Im Auftrag der

Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA)  
vertreten durch die Direktion Berlin  
Fasanenstraße 87, 10623 Berlin

Bearbeitung

**GRUPPE PLANWERK**

GP Planwerk GmbH

Uhlandstraße 97, 10715 Berlin  
Tel. 030 - 88916390  
mail@gruppeplanwerk.de  
www.gruppeplanwerk.de

Annette Hartfiel  
Markus Fichtner  
Lukas Rieper  
Aditya Schäfer

Berlin, 28.08.2025

*Quelle Titelbild: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenStadt), 2024a*



**Projekt der Wohnraumoffensive**  
**Neubau von 11 Neubauten in der Wohnsiedlung DÜPPEL**  
**Mobilitätskonzept**

**Präambel**

Das vorliegende Mobilitätskonzept beinhaltet sowohl die Analyse der verkehrlichen Situation in der Siedlung vor Ort als auch ein daraus abgeleitetes Maßnahmenbündel. Ausgangs –

punkt sind das Wohnumfeld der Anwohner, deren Fußwege innerhalb des Quartiers zu Spielplätzen und Freiflächen, aber auch zu Bushaltestellen oder anderen, öffentlichen Verkehrsmitteln und Einrichtungen. Die Maßnahmen können in Teilen von der BlmA geplant und ausgeführt werden, dies betrifft z.B. die Fahrradstellplätze, die gesetzlich gefordert werden. Radstellplätze wurden seitens der BlmA im Rahmen des Bauantrags bereits berücksichtigt. Des Weiteren sind Optimierungen bezüglich der Barrierefreiheit, z.B. der Bau von Rampen im Außengelände, sowie Schaffung der Voraussetzungen für Elektromobilität, vorgesehen. Andere Maßnahmen, wie z.B. die Radwegeverbindung zur nächsten S-Bahnstation, kann die BlmA nur den zuständigen Behörden vorschlagen. Auf den Zeitpunkt einer eventuellen Umsetzung hat die BlmA jedoch keinen Einfluss. Die Gestaltung in allen öffentlichen Bereichen regen wir an und hoffen, dass unsere Impulse aufgenommen werden. Ein besonderes Anliegen der Anwohner bezieht sich auf die Qualität und das Angebot bezüglich der Parkplätze für den privaten PKW. Hier ergeben sich im Rahmen einer Nachverdichtung zwangsläufig Veränderungen. In Abstimmungsrunden mit Anwohnern, dem Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf und der lokalen Politik sowie unter Betrachtung von Mobilitätslösungen in anderen neuen oder nachverdichteten Siedlungen im Berliner Raum ist die BlmA mit dem vorliegenden Konzept bestrebt, einen sinnvollen und konstruktiven Kompromiss zu entwickeln. Dieser soll dazu beitragen, nachhaltige Mobilitätsangebote für alle Anwohner und neue Bewohner der Siedlung zu stärken.

# INHALT

|                                                                                      |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. EINFÜHRUNG .....</b>                                                           | <b>7</b>  |
| Anlass und Zielsetzung .....                                                         | 7         |
| Untersuchungsgebiet .....                                                            | 8         |
| Herangehensweise .....                                                               | 10        |
| Abstimmungs- und Beteiligungsprozess .....                                           | 11        |
| Potenziale und Herausforderungen für die Entwicklung von Verkehr und Mobilität ..... | 12        |
| <b>2. KONZEPTION .....</b>                                                           | <b>14</b> |
| Leitlinien für die künftige Mobilität in der Siedlung Düppel .....                   | 14        |
| Handlungsfeld - Beteiligung und Kommunikation .....                                  | 15        |
| Handlungsfeld - Fußverkehr .....                                                     | 19        |
| Handlungsfeld - Radverkehr .....                                                     | 26        |
| Handlungsfeld - ÖPNV und Sharing .....                                               | 40        |
| Handlungsfeld - Kfz-Verkehr und Car Sharing .....                                    | 49        |
| Handlungsfeld - Liefer- und Dienstleistungsverkehr .....                             | 62        |
| Maßnahmenübersicht .....                                                             | 66        |
| <b>3. WEITERE INTERESSANTE FAKTEN UND ANALYSEN .....</b>                             | <b>68</b> |
| Zielortanalyse .....                                                                 | 68        |
| Aktuelle soziodemografische Rahmenbedingungen .....                                  | 70        |
| Verkehrliche Kennzahlen .....                                                        | 72        |
| <b>ANLAGEN .....</b>                                                                 | <b>75</b> |



EINFÜHRUNG

# 1. EINFÜHRUNG

## Anlass und Zielsetzung

Für die Liegenschaft „Düppel“ beabsichtigt die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) die Schaffung von neuem Wohnraum. Die in den 1960er Jahren entstandene Siedlung Düppel (Untersuchungskulisse rd. 13 ha) im Bezirk Steglitz-Zehlendorf von Berlin soll im Rahmen der Berliner Wohnraumoffensive revitalisiert und nachverdichtet werden. Zudem sind eine energetische Erhöhung sowie eine Sanierung des Wohngebäudebestandes vorgesehen. Insgesamt sollen rd. 220 Wohneinheiten durch Neubauten und Anbauten sowie Dachaufstockungen auf Bestandsgebäuden geschaffen werden (vgl. Abb. 2). Alle Maßnahmen finden innerhalb der bestehenden Festsetzungen der Bebauungspläne X-10, X-10-1 sowie X-14 und X-146 statt. Um den Anteil zusätzlich versiegelter Flächen im Rahmen der Maßnahmen so gering wie möglich zu halten, sollen die Neubauten möglichst auf bereits bestehenden versiegelten Flächen entstehen. Weiterhin soll im Zuge des Vorhabens auch das Wohnumfeld qualifiziert werden.

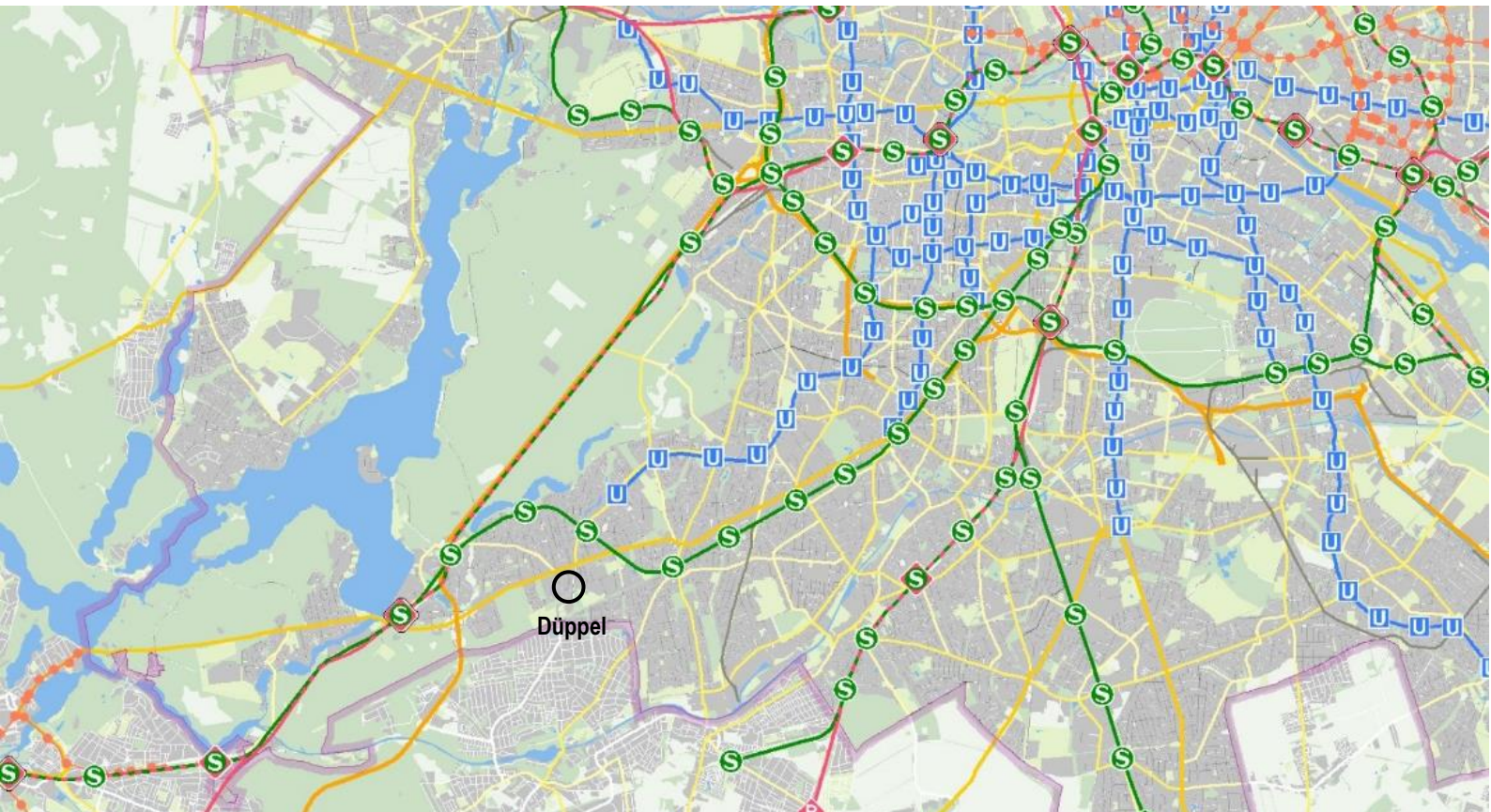
Die angestrebte bauliche Nachverdichtung ist auch Anlass für das Neudenken von **Verkehr und Mobilität** im Quartier Düppel und bietet die Chance, einerseits das Wohnumfeld mit Blick auf verschiedene Mobilitätsansprüche und Barrierefreiheit qualitativ aufzuwerten und andererseits die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu verbessern sowie neue Mobilitätsangebote zu integrieren. Dabei ist es Ziel, möglichst frühzeitig die verkehrliche Anbindung zu verbessern, um im Zusammenhang mit der Nachverdichtung negative verkehrliche Auswirkungen zu vermeiden und die Akzeptanz der bestehenden Bewohnerschaft für die neuen baulichen Entwicklungen zu steigern.

Folgende grundsätzlichen Ziele werden für Entwicklung der Siedlung Düppel verfolgt:

- Weiterentwicklung und Stärkung der Siedlung als **attraktiven Wohnstandort** für unterschiedliche **Generationen**
- Schaffung **neuer Wohnungen** (v.a. barrierefreies / altengerechtes Wohnen)
- Umsetzung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung, das heißt u.a.
  - **Flächenversiegelung** möglichst gering zu halten und z.T. auch zu entsiegeln
  - **umweltschonende Mobilität** zu stärken
  - **Freiflächen** zu sichern, zu qualifizieren, klimafest und für soziale Aneignung zu gestalten
- insgesamt mit der angestrebten Nachverdichtung auch einen **Mehrwert** für die Bewohner\*innen vor Ort zu schaffen
- prozessbegleitende **Information und Einbindung** der Bewohnerschaft

## Untersuchungsgebiet

Die Siedlung Düppel liegt am Rande des Bezirks Steglitz-Zehlendorf an der Grenze zur brandenburgischen Gemeinde Kleinmachnow. Die Entfernung (Luftlinie) zum Zoologischen Garten (City West) in Berlin beträgt rund 13 km, zum Hauptbahnhof Potsdam rund 11,5 km. Die nächste Haltestelle des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist rund 1 km entfernt (S-Bahn/Mexikoplatz), über die Bundesstraße B1 besteht eine direkte Anbindung an das übergeordnete Straßennetz und über den Königsweg an das übergeordnete Radverkehrsnetz.



**Abb. 1: Lage der Siedlung Düppel mit S+U-Bahn-Liniennetz Berlin und Umland**

Darstellung: GP, 2024a, Datengrundlage: SenStadt, 2023a

Das Untersuchungsgebiet umfasst alle sich im Eigentum der BlmA befindlichen Flächen und Gebäude innerhalb der Siedlung Düppel (vgl. Abb. 2). Der größte Teil der Siedlung wird von der Potsdamer Chaussee im Norden, der Lindenthaler Allee im Osten und der Lissabonallee im Westen und Süden eingefasst. Weitere Teile der Siedlung liegen südlich und westlich der Lissabonallee. Die Lissabonallee ist Teil einer die gesamte Siedlung abdeckenden Tempo-30-Zone. Die innere Erschließung erfolgt über die Edwin-C.-Diltz-Straße und die Charles-H.-King-Straße.

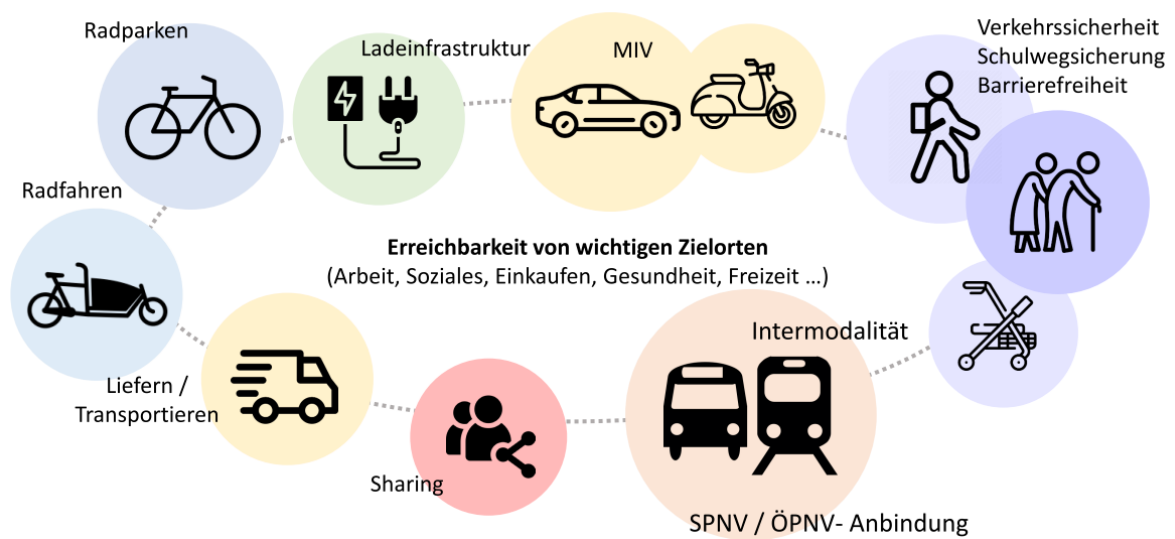
Die Ende der 1960er Jahre für Angehöriger der US-Streitkräfte errichtete Siedlung zeichnet sich durch eine lockere Zeilenbebauung und hofartige Strukturen mit Wohngebäuden unterschiedlicher Geschossigkeit (3 bis 7 Geschosse) aus und umfasst ausgedehnte Freiflächen mit z.T. dichtem und stadtbildprägendem Baumbestand sowie weiten Freiflächen mit parkähnlichem Charakter. Daneben prägen jedoch auch z.T. großflächige, den Gebäuden zugeordnete Stellplatzanlagen das Siedlungsbild.



**Abb. 2: Untersuchungsgebiet mit geplanter Nachverdichtung**  
 Darstellung: GP, 2024a, Datengrundlage: SenStadt, 2024c, Zoll, 2021, Kusus + Kusus, 2024

## Herangehensweise

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für die Siedlung Düppel erforderte eine umfangreiche Betrachtung von verkehrlichen, freiräumlichen und funktionalen Aspekten. Erreicht wurde dies durch eine eingehende Analyse des Status Quo mittels Vor-Ort-Begehungen, Auswertung vorhandener Daten, Grundlagen und Konzepten geplanter Veränderungen sowie den Austausch mit Anwohnenden und wichtigen Akteuren, wie dem Programm Jelbi der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), dem Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf und der Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen. Aufbauend auf den festgestellten Stärken, Schwächen, Potentialen und identifizierten potentiellen Konfliktpunkten wurden Maßnahmen für die Förderung des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) und für den Umgang mit dem zukünftig geringeren Angebot an privaten Kfz-Stellplätzen erarbeitet.

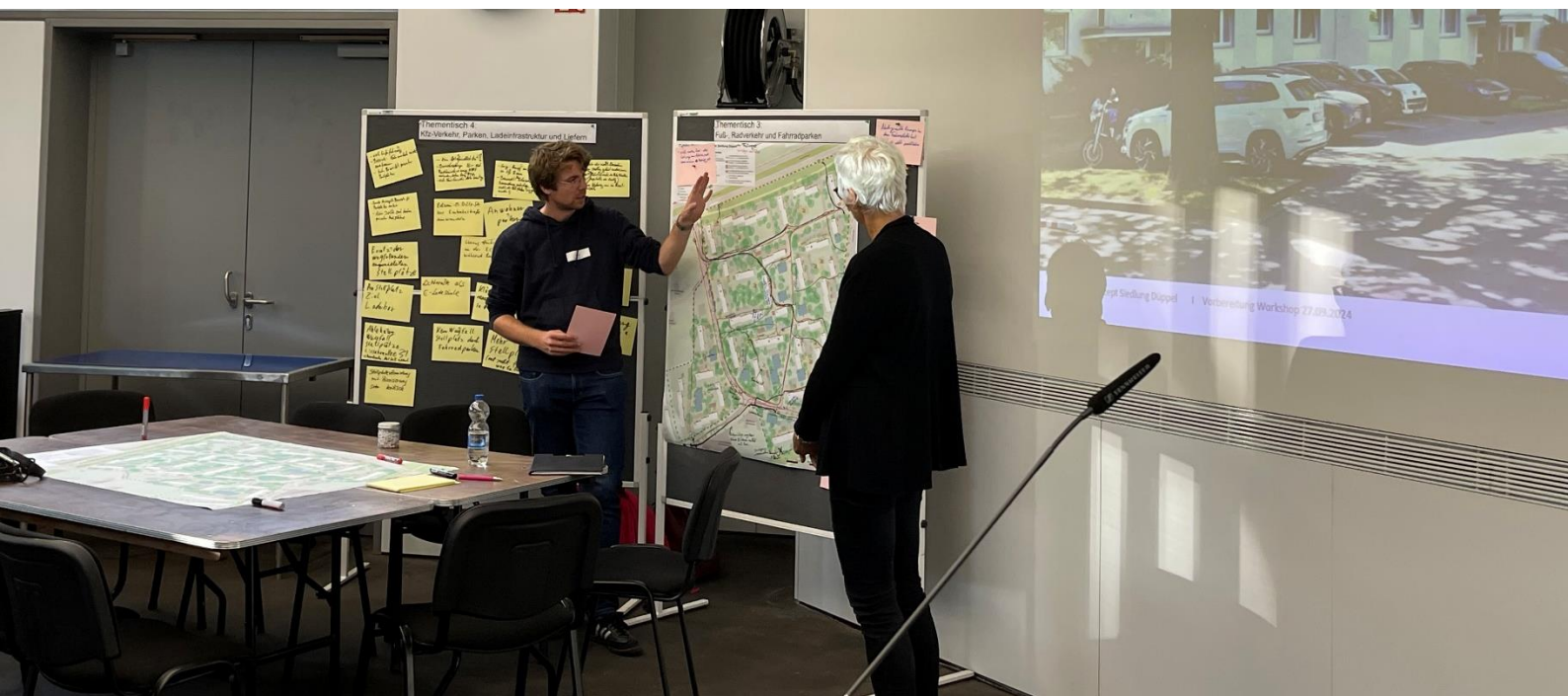


**Abb. 3: Bausteine der Mobilität**  
Darstellung: GP, 2024a

## Abstimmungs- und Beteiligungsprozess

Neben regelmäßigen Abstimmungen mit der Auftraggeberin erfolgte im Rahmen des Planungs- und Beteiligungsprozesses die Einbindung der Anwohnenden und wichtiger Akteure:

- 06.06.2024 – Gespräch Jelbi  
Rahmenbedingungen für die Einrichtung von Jelbi-Stationen / Punkten
- 26.06.2024 – Einwohnerversammlung  
Infoveranstaltung zur Neubebauung und Vorstellung der Bestandsanalyse zum Mobilitätskonzept
- 02.07.2024 – Abstimmung Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf  
Themenschwerpunkte: aktuelle und künftige Planungen im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur, Barrierefreiheit im öffentlichen Fußwegenetz
- 30.07.2024 – Begehung mit Bürgerinitiative  
Gemeinsamer Rundgang und Erörterung verkehrlicher Handlungserfordernisse im Wohnumfeld u.a. im Zusammenhang mit der angestrebten Neubebauung
- 27.09.2024 – Anwohner\*innen-Workshop zu den Themen Mobilität und Freiraum unter Einbindung der Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen sowie dem Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf.  
An insgesamt vier Thementischen wurden gemeinsam Maßnahmenvorschläge des Mobilitätskonzeptes diskutiert sowie Entwicklungsvorstellungen zur Anpassung und Neugestaltung des Wohnumfeldes bzw. der privaten Freiräume erörtert. Die Ideen und Vorschläge der Anwohnenden werden in die weiterführenden Planungen eingebunden, so auch in die derzeit in Bearbeitung befindliche Freiflächengestaltung.<sup>1</sup>



**Abb. 4: Workshop-Veranstaltung mit Anwohnenden am 27.09.2024, Präsentation der Ergebnisse**  
Foto: GP

<sup>1</sup> Dokumentation zur Veranstaltung siehe Anlage 1

## Potenziale und Herausforderungen für die Entwicklung von Verkehr und Mobilität

Die verkehrliche Entwicklung der Siedlung Düppel stellt sich mit zahlreichen zum Teil komplexen Konflikt- und Problemlagen aber auch mit Chancen und Potentialen dar. Im Zusammenspiel mit dem Wohnungsneubau, dem Rückbau von Stellplätzen und der notwendigen Verlagerung von Verkehr auf die Verkehrsträger des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) und auf alternative Mobilitätsformen ergeben sich vielfältige Entwicklungserfordernisse. Weiterhin ist eine verträgliche Abwicklung und gute Kommunikation des Baugeschehens zu berücksichtigen.

Obgleich sich in der Beobachtung des Verkehrsgeschehens und auch im Rahmen der Beteiligung zeigte, dass relevante Anteile von Wegen bereits mit den Verkehrsträgern des Umweltverbunds zurückgelegt werden, wird mit dem hohen Motorisierungsgrad, neuen Anwohnenden und dem gleichzeitigen Wegfall von Stellplätzen mit dem Voranschreiten des Wohnungsneubaus ggf. zunächst eine deutlich stärkere Auslastung bis Überlastung der vorhandenen Stellplatzkapazitäten eintreten. Da die Errichtung einer Quartiersgarage oder von Tiefgaragen sowohl aufgrund der begrenzten zur Verfügung stehenden Flächen wie auch aufgrund der hohen Kosten nicht umgesetzt werden kann, müssen andere Lösungsansätze herangezogen werden. Dabei gilt es, die sukzessiv eintretenden Veränderungen in Teilen der Siedlung mit den Bedürfnissen aller Anwohnenden dahingehend zu harmonisieren, dass durch Anpassungsprozesse sowohl positive als auch negative Aspekte in allen Phasen möglichst gleichmäßig verteilt werden.

Zwei weitere wichtige Themen für eine Verbesserung der Bedingungen im Umweltverbund sind eine Optimierung des ÖPNV-Angebotes und die Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes. Beide Themen liegen jedoch nicht in der Verantwortlichkeit der BlmA, sondern beim Bezirk Steglitz-Zehlendorf bzw. der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) / BVG. Die Umsetzung von Maßnahmen ist von der Priorisierung und Finanzierung der öffentlichen Hand abhängig. Dabei hat der Bezirk Steglitz-Zehlendorf deutlich gemacht, dass er für Vorschläge zur Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum offen ist und sich zudem bei der SenMVKU dafür einsetzen möchte, dass das ÖPNV-Angebot, v.a. mit Blick auf die Bustaktung, verbessert wird. Außerdem sind mit der beschlossenen Verlängerung der U3, dem hiermit verbundenen Ausbau der Radinfrastruktur an der Lindenthaler Allee und der Radabstellanlagen am S-Bahnhof Mexikoplatz sowie dem perspektivischen Bau der Stammbahn bereits wichtige verkehrliche Infrastrukturmaßnahmen im Umfeld der Siedlung zur Umsetzung vorgesehen.

A photograph of a park area. In the foreground, a dirt path leads from the bottom center towards the middle ground. The path is flanked by grass and patches of bare earth. To the left and right of the path are several tall, thin trees with bare branches. In the background, a road with parked cars and a gas station is visible. The sky is clear and blue. The word "KONZEPTION" is overlaid in white capital letters on the left side of the image.

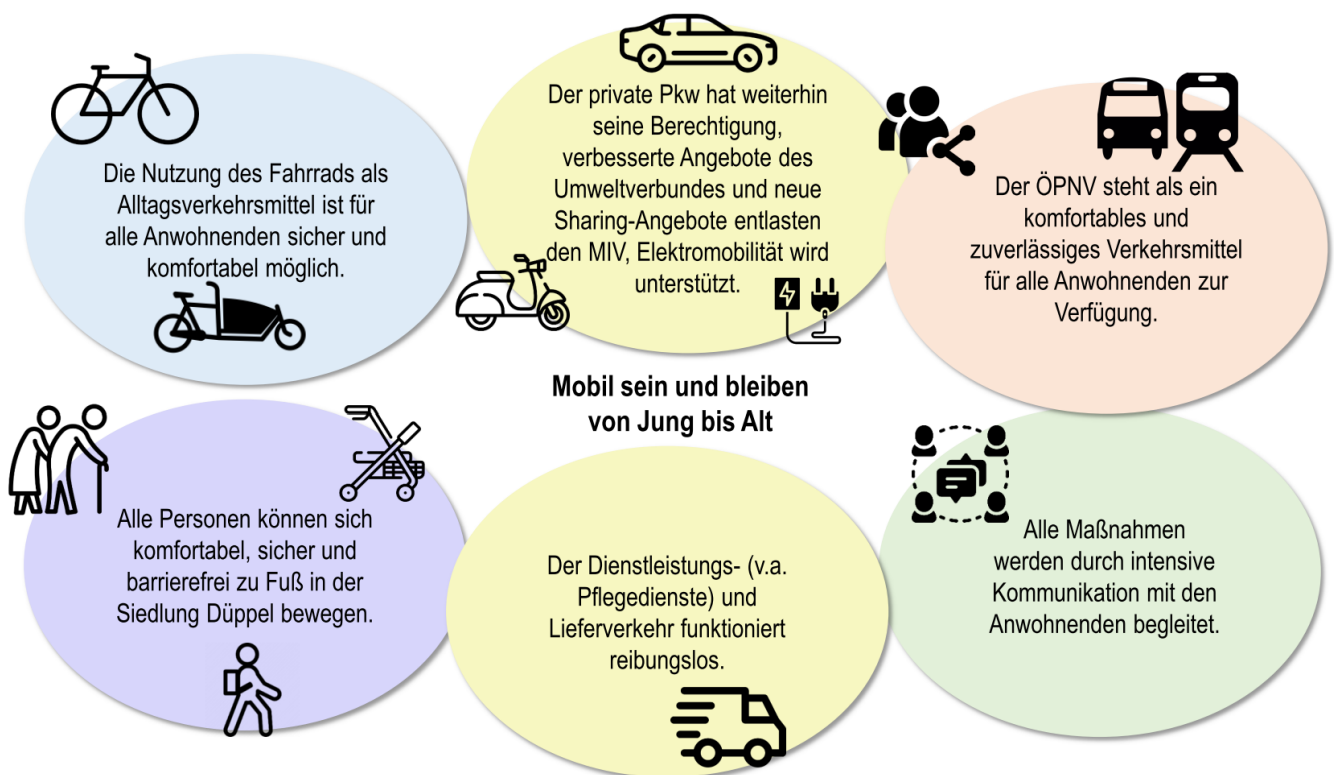
**KONZEPTION**

## 2. KONZEPTION

### Leitlinien für die künftige Mobilität in der Siedlung Düppel

Unter dem Motto „Mobil sein und bleiben – von Jung bis Alt“ wurden sechs Leitlinien für die künftige Entwicklung der Mobilität in der Siedlung entwickelt. Die Leitlinien beschreiben den angestrebten Zielzustand und bilden zugleich die zentralen Bausteine des Mobilitätskonzeptes. Sie geben den Rahmen für künftige Maßnahmen in den Handlungsfeldern Kommunikation & Beteiligung, Fußverkehr, ÖPNV & Sharing, Radverkehr, Kfz-Verkehr & Sharing und Dienstleistungs- und Lieferverkehr vor.

Die Leitlinien leiten sich aus übergeordneten Zielstellungen für das Erreichen sicherer und umweltschonender Mobilität und aus den ortsspezifischen Gegebenheiten, den anstehenden Entwicklungen und den Bedürfnissen der Anwohnenden der Siedlung Düppel ab.



**Abb. 5: Leitlinien Mobilitätskonzept Düppel**

Darstellung: GP, 2024a

Im Folgenden werden die sechs „Leitlinien-Bausteine“ mit konkreten Zielsetzungen unter setzt und auf Grundlage einer Bestandsanalyse und -bewertung jeweils Maßnahmenvorschläge dargestellt und erläutert.

Ortsbezogene Maßnahmen werden mit der entsprechenden Nummerierung in handlungsfeldbezogenen Maßnahmenplänen verortet und am Ende des Kapitels in einer räumlichen sowie graphischen Gesamtübersicht dargestellt. Letztere gibt einen Überblick über alle Maßnahmen, deren Zuordnung zu den Handlungsfeldern und hebt die Maßnahmenbündel hervor, die in Verantwortlichkeit der BlmA liegen.



Alle Maßnahmen  
werden durch intensive  
Kommunikation mit den  
Anwohnenden begleitet.

## Handlungsfeld - Beteiligung und Kommunikation

Eine transparente und prozessbegleitende Kommunikation ist ein zentraler Baustein, um sowohl über anstehende Veränderungen sowie neue Angebote zu informieren als auch um bereits bestehende als auch künftige Mieter\*innen / Bewohner\*innen in den Planungsprozess und die Maßnahmenumsetzung einzubinden. Dies schafft Akzeptanz und Mitwirkungsbereitschaft.

### Das sind die Ziele ...

- Die Anwohnenden werden rechtzeitig über anstehende Maßnahmen in der Siedlung informiert, ebenso über neue und bestehende Mobilitätsangebote.
- Die Anwohnenden werden insbesondere bei der Wohnumfeldgestaltung eingebunden.



### Chancen

- Großer Handlungsspielraum der BlmA - Als alleinige Eigentümerin der Siedlung ist die BlmA in der Lage im Zusammenhang mit der Nachverdichtung, eine Vielzahl wichtiger Maßnahmen zur Aufwertung des Wohnumfeldes, auch mit Blick auf Mobilität, ohne Abstimmungsaufwand mit anderen Eigentümern umzusetzen. Die Einbindung der Anwohnenden ist dabei von zentraler Bedeutung.
- Vernetzung von Anwohnenden - Die Bürgerinitiative „Lebenswertes Düppel“ bietet eine wertvolle Plattform für eine Vernetzung der Anwohnenden innerhalb der Siedlung. Neben der Funktion als Interessenvertretung können aus der Gruppe heraus und durch geknüpfte Kontakte auch weitere Mehrwerte in Bezug auf die künftige Organisation von Mobilität in der Siedlung entstehen. Zu Verfügung stehende Räumlichkeiten für Austausch und Begegnung wären hierbei von Vorteil.



### Herausforderungen

- Fehlende Akzeptanz / Nutzung von neuen Angeboten - Da der Wechsel zu einem veränderten Mobilitätsverhalten einen Bruch mit teils langjährigen Routinen erfordert und es zudem guter Kommunikations- / Informationsstrategien bedarf, besteht das Risiko, dass neue Mobilitätsangebote nicht angenommen werden.

Mit diesen Maßnahmen soll Beteiligung und Kommunikation gestärkt werden ...

K1

Information der Mieter\*innen über Mobilitätsangebote

Informationsbroschüren zu Mobilitätsangeboten in neuen Wohnquartieren GESOBAU und Gewobag (GESOBAU, 2022), (Gewobag, 2022)

Ziele / Effekte

- Werbung und Wissensvermittlung
- Schaffen des Zugangs zu neuen Angeboten

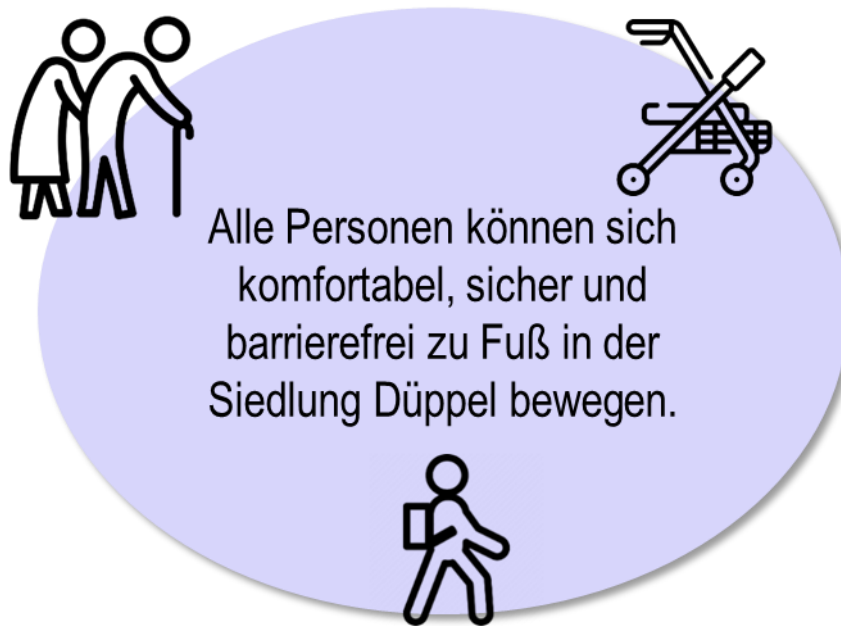
Maßnahmen

- Flyer und Plakate mit Informationen zu neuen Angeboten und auch bestehenden Optionen  
Flyer und Plakate stellen eine simple Werbemethode dar, um Anwohnende über verschiedene Verkehrsmittel zu informieren und ggf. mithilfe von attraktiven Angeboten langfristige Wechsel zu anderen Verkehrsmitteln zu erreichen. Im Hinblick auf bestehende Anwohnende ist insbesondere die Kommunikation über die Angebote in Verbindung mit finanziellen Anreizen (vgl. Maßnahme Ö1d) wichtig, um Anreize zu einer Veränderung im Mobilitätsverhalten und Verständnis über die Maßnahmen zu erreichen. Insbesondere für neue Mieter\*innen sind zudem auch Informationen zu bestehenden Angeboten und Optionen, wie z.B. dem Königsweg als Anbindung des Radverkehrs, interessant.  
Kommunikative und informierende Maßnahmen sollten den gesamten Umgestaltungsprozess kontinuierlich anlassbezogen begleiten. So kann mit ergänzenden kurzen Informationen nach der Einrichtung neuer Angebote über diese informiert und zudem der Stand der Bautätigkeiten erläutert werden.

| Umsetzungs-<br>zeitraum | Akteure / Beteiligte | Zielgruppe | Priorität |
|-------------------------|----------------------|------------|-----------|
| kurzfristig             | BlmA                 | alle       | hoch      |



| K3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Errichtung von Mobilitätsmonitoren |            |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|------------|-----------|
| Ziele / Effekte                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                    |            |           |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Mobilitätsmonitore im Hauseingangsbereich informieren über Verkehrssituation</li><li>• Echtzeitvermittlung von Verkehrsdaten, z.B. Abfahrtszeiten und aktuelle Hinweise im ÖPNV, Stau u.Ä.</li><li>• Kommunikation, Erhöhung des Komforts über alle Verkehrsmittel hinweg (insbesondere für Ältere)</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                    |            |           |
| Maßnahmen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                    |            |           |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Errichtung von Mobilitätsmonitoren</u><br/>Mobilitätsmonitore dienen der Übermittlung von verkehrsrelevanten Daten. Sie geben einen Überblick über die aktuelle verkehrliche Lage und ermöglichen so eine situationsbezogene Verkehrsmittelwahl. Informationen können sein:<ul style="list-style-type: none"><li>- Die nächsten Busabfahrtszeiten inkl. Hinweise zu Störungen im Betriebsablauf</li><li>- Die nächsten Abfahrtszeiten von S- und U-Bahn inkl. Hinweisen zu Störungen im Betriebsablauf und geplanten Maßnahmen (Streckensperrungen, Schienenersatzverkehr u.Ä.)</li><li>- Aktuelle Staus und Reisezeiten im Kfz-Verkehr</li><li>- Informationen zum Wetterbedingungen</li></ul></li></ul> |                                    |            |           |
| Umsetzungs-<br>zeitraum                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Akteure / Beteiligte               | Zielgruppe | Priorität |
| mittelfristig                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | BlmA                               | Bewohnende | niedrig   |



## Handlungsfeld - Fußverkehr

### Das sind die Ziele ...

- Angelegte Wege in der Siedlung sind für alle wichtigen Wegebeziehungen vorhanden und weisen keine Barrieren auf.
- Die Anbindung an den öffentlichen Straßenraum und Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV sind barrierefrei ausgebaut.
- Barrierfreie Querungsmöglichkeiten der umliegenden Straßen sind vorhanden.
- Die Hauseingänge sind barrierefrei gestaltet und es stehen Abstellmöglichkeiten für Rollatoren, Rollstühle usw. zur Verfügung.
- Knotenpunkte, Querungsstellen und Schulwege sind in Hinblick auf Verkehrssicherheit optimiert.

### So ist die Situation aktuell ...

Innerhalb der Siedlung Düppel sind die Gebäude und Spielplätze zumeist über befestigte private Fußwege miteinander verbunden. Diese stellen eine gute Wegestruktur für den Fußverkehr im direkten Wohnumfeld dar. An einigen Stellen fallen aber Trampelpfade und unbefestigte Wege durch die Siedlung auf, die auf weiteren Erschließungsbedarf hindeuten. Zudem mangelt es an einigen Stellen an Barrierefreiheit. So fehlen an Treppen Handläufe (siehe Abb. 8) sowie Rampen für Rollstuhlfahrende oder Kinderwagen. Auch sind einige Hauseingänge nur über Stufen zu erreichen, für die kein Geländer vorhanden ist. Auch hier fehlen Rampen.



**Abb. 7: Trampelpfad in der Siedlung (GP, 2024b)**



**Abb. 8: Treppe ohne Handlauf und Rampe (GP, 2024b)**



**Abb. 10: Nicht barrierefreier Weg zu Bushaltestelle (GP, 2024b)**



**Abb. 9: Nicht barrierefreie Querungsstelle Lindenthaler Allee (eserte, 2023)**

Die Qualität der Fußwege im Bereich der öffentlichen Straßen ist im direkten Umfeld der Siedlung und in der Siedlung als gut zu bewerten. An allen Straßen sind beidseitig breite Gehwege vorhanden, einzig an der Edwin-C.-Diltz-Str. und der Charles-H.-King-Str. ist die Nutzbarkeit durch fehlende Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn und Baumscheiben eingeschränkt.

Auch bezüglich der Querungsmöglichkeiten an den drei die Siedlung umschließenden Straßen sind die Bedingungen, insbesondere an der Lissabonallee, gut. So gibt es entlang der Lissabonallee vier durch Mittelinseln geschützte und barrierefreie Querungsstellen. Eine davon ist zudem mit einem Fußgängerüberweg (FGÜ) kombiniert. Verbessern ließe sich die Situation

durch eine Mittelinsel an der Einmündung zur Lindenthaler Allee. Auch in der Lindenthaler Allee könnte die Situation für den Fußverkehr an diesem Knotenpunkt durch das Einordnen von Mittelinseln deutlich verbessert werden, da die Fahrbahn der Lindenthaler Allee mit etwa 13 m sehr breit ist. Im nördlichen Bereich der Lindenthaler Allee existieren auf Höhe der Charles-H. King-Str. und des Oertzenwegs zwei weitere Mittelinseln, die jedoch deutliche Mängel in Bezug auf die Barrierefreiheit und weiterhin lange Querungsstrecken von bis zu 11 m aufweisen (nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) der FGSV, Abschnitt 3.3.2.2, sind Fahrbahnbreiten ab 7 m bereits ungünstig [FGSV, 2002]). Die Potsdamer Chaussee kann an den Knotenpunkten mit der Lindenthaler bzw. Lissabonallee gequert werden, hier wird kein zusätzlicher Querungsbedarf gesehen. Mangelhaft ist jedoch die Anbindung der beiden Haltestellen an der Potsdamer Chaussee an die Siedlung. Trampelpfade zeugen von einer intensiven Nutzung der direkten Zuwegung, die jedoch nur teilweise befestigt und nicht barrierefrei ausgebaut ist.

Ziele, wie Supermarkt, Ärztehaus, Sportanlagen oder Grundschulen, im Umfeld der Siedlung im Regelfall gut zu Fuß zu erreichen. Darüber hinaus besteht der fußläufige Zugang zu einigen Restaurants, Orten der Naherholung, wie Grün- und Parkanlagen, und auch dem Teltowkanalweg. Allerdings kann die fußläufige Erreichbarkeit auch von nahen Zielorten durch Mobilitätseinschränkungen erschwert sein.

Alltagsziele, wie die Zentrenbereiche, weitere Geschäfte, weiterführende Schulen, Friseure, Cafés und Ämter sind mit mehr als einem Kilometer weiter entfernt als der übliche Bewegungsradius des Fußverkehrs und somit zu Fuß nur schlecht erreichbar.

#### Zusammenfassung Situation Fußverkehr



#### **Stärken und Chancen**

- Wegestruktur in der Siedlung - Das dichte Netz an Fußwegen innerhalb der Siedlung ermöglicht es den Anwohnenden, die Siedlung in alle Richtungen auf kurzem Wege zu verlassen und so Ziele inner- und außerhalb der Siedlung schnellstmöglich zu erreichen.
- Fußverkehrsinfrastruktur - Die gute Infrastruktur setzt sich auch im Bereich der öffentlichen Straßen im Siedlungsumfeld fort. Geprägt ist diese durch durchweg breite Gehwege, eine hohe Dichte an mit baulichen Elementen geschützte Querungsstellen sowie die begonnene Ergänzung von taktilen Leitelementen zur Verbesserung der Barrierefreiheit.
- Zielorte im Siedlungsumfeld - Mit einigen Supermärkten, einem Ärztehaus, einer Postfiliale, Grundschulen, Kindergärten und Restaurants ist eine Vielzahl von täglichen Erledigungen / Besorgungen im direkten Umfeld der Siedlung möglich. Auch Orte der Naherholung und zum Aufenthalt sind im fußläufigen Umfeld vorhanden.



#### **Schwächen und Herausforderungen**

- Barrierefreiheit - Trotz des insgesamt guten Netzes weisen die Wege in und im Umfeld der Siedlung Mängel in Bezug auf die Barrierefreiheit auf. Dies geht von unebenen Wegeoberflächen mit Wurzelaufwerfungen durch Baumbestand über Treppen und Stufen ohne Handläufe sowie fehlende Rampen innerhalb der Siedlung bis hin zu nur sehr eingeschränkt nutzbaren Querungsstellen an öffentlichen Straßen. Trampelpfade weisen zudem auf fehlende Wegeverbindungen hin.
- Lage der Siedlung - Einige wichtige Zielorte, wie Stadtteilzentren oder S-Bahn-Haltestellen, liegen in deutlich mehr als einem Kilometer entfernt und somit außerhalb der typischerweise zu Fuß zurückgelegter Distanzen.

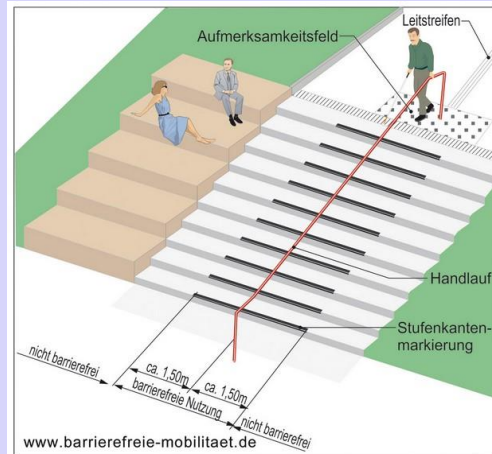
Mit diesen Maßnahmen soll der Fußverkehr gestärkt werden ...

F1

## Ertüchtigung des privaten Wegenetzes



Wasserdurchlässig befestigter Weg (GP, 2024b)



Prinzip-Darstellung barrierefreie Treppenanlage (Mühr, keine Jahresangabe)

### Ziele / Effekte

- Qualifizierung des Wegenetzes durch Herstellung von fehlenden Verbindungen und Verbesserung der Barrierefreiheit
- Attraktivierung des Fußverkehrs, insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen
- Erhöhung der Barrierefreiheit im Fußverkehr

### Maßnahmen

#### F1a Befestigter Ausbau von Wegen in der Siedlung

Ausbau von als Trampelpfad vorhandenen Wegeverbindungen.

Ersatzneubau von Wegeverbindungen im Umfeld der geplanten Neubauten und Anschluss ans bestehende Wegenetz.

Zur Reduzierung der Flächenversiegelung werden wasserdurchlässige Bauweisen empfohlen. Möglich sind z.B. wassergebundene Wegedecken, die jedoch regelmäßiger Pflege und Ausbesserungen bedürfen, oder mit Epoxidharz gebundene Oberflächen oder Sickerpflaster, die höhere Anfangsinvestitionen bedeuten.

#### F1b Treppen und Stufen mit Geländern ausstatten

Ausstattung von Treppen im Wohnumfeld mit Geländern

Ausstattung von Hauseingängen mit Geländern, sofern Stufen vorhanden sind.

#### F1c Rampenanlagen nachrüsten

Ergänzung von Rampen im Bereich von Geländesprüngen, um die Nutzung mit Rollatoren, Kinderwägen oder Rollstühlen zu ermöglichen.

| Umsetzungs-zeitraum     | Akteure / Beteiligte | Zielgruppe     | Priorität |
|-------------------------|----------------------|----------------|-----------|
| kurz- bis mittelfristig | BlmA                 | Bewohnerschaft | hoch      |

F2

Ertüchtigung des öffentlichen Wegenetzes im Umfeld



*Beispiel für eine barrierefreie Querungsstelle mit differenzierten Bordhöhen (GP, 2024b)*

**Ziele / Effekte**

- Qualifizierung des Wegenetzes durch Herstellung von fehlenden Verbindungen und barrierefreien Querungsmöglichkeiten
- Attraktiverung der Fußverkehrsinfrastruktur, insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen
- Erhöhung der Barrierefreiheit im Fußverkehr und im ÖPNV

**Maßnahmen**

- F2a Befestigter Neu-/Ausbau von Wegen zu den Bushaltestellen der Potsdamer Chaussee  
Ausbau der augenscheinlich viel genutzten aber nicht barrierefrei gestalteter Wegeverbindungen zwischen den Haltestellen Spanische Allee / Potsdamer Chaussee und Potsdamer Chaussee / Lindenthaler Allee und der Siedlung. Verknüpfung mit innerem Wegenetz der Siedlung.
- F2b Fußverkehrsgerechter Ausbau der Querungshilfen Lindenthaler Allee / Charles-H.-King-Straße und Lindenthaler Allee / Oertzenweg  
Einbau von taktilen Elementen und Absenkung der Borde zur Herstellung der Barrierefreiheit.

| Umsetzungs-<br>zeitraum | Akteure / Beteiligte                     | Zielgruppe   | Priorität |
|-------------------------|------------------------------------------|--------------|-----------|
| mittelfristig           | Bezirk Steglitz-Zehlendorf, ggf. SenMVKU | Zufußgehende | mittel    |

F3

Abstellmöglichkeiten für Rollatoren- und Kinderwagen



Beispiele für Kinderwagen- und Rollatorboxen (ORION, keine Jahresangabe)

Ziele / Effekte

- Schaffung von Infrastruktur für mobilitätseingeschränkte Personen und Familien
- Erleichterung der Alltagsmobilität für Gruppen mit besonderen Bedürfnissen
- Erhöhung der Barrierefreiheit im Fußverkehr

Maßnahmen

- Kinderwagen- und Rollatorräume  
Einrichtung von barrierefrei erreichbaren Angeboten zum Abstellen von Rollatoren, Kinderwagen, Rollstühle u.Ä. in Anlehnung an die Bauordnung Berlin. Die Einrichtung kann in einzelnen Boxen, integriert in Radabstellanlagen oder in den Gebäuden erfolgen. Insbesondere einzelne Boxen in hauseingangsnähe sind gut geeignet für eine für eine schnelle und bedarfsgerechte Umsetzung.

| Umsetzungs-<br>zeitraum    | Akteure / Beteiligte | Zielgruppe                                     | Priorität |
|----------------------------|----------------------|------------------------------------------------|-----------|
| kurz- bis<br>mittelfristig | BlmA                 | mobilitätseingeschränkte Personen,<br>Familien | hoch      |

## Fußverkehr

- (F1a) Ausbau von Wegen im Untersuchungsgebiet
- (F1b) Ausstattung von Treppen und Stufen mit Geländern
- (F1c) Nachrüstung Rampenanlagen
- (F2a) Neu-/Ausbau von Wegen zur Bushaltestelle Potsdamer Chaussee
- (F2b) Barrierefreier Ausbau der Querungshilfen



**Abb. 10: Maßnahmenplan Handlungsfeld Fußverkehr**  
Darstellung: (GP, 2024a)



Die Nutzung des Fahrrads als  
Alltagsverkehrsmittel ist für  
alle Anwohnenden sicher und  
komfortabel möglich.



## Handlungsfeld - Radverkehr

### Das sind die Ziele ...

- Alle Anwohnenden haben Zugang zu barrierefrei erreichbaren und sicheren Radabstellanlagen.
- Es stehen Abstellanlagen für Sonderfahrräder (mehrspurig, Überlänge) zur Verfügung.
- Das sichere Abstellen von Rädern am S-Bahnhof Mexikoplatz ist möglich.

## So ist die Situation aktuell ...

### Radabstellanlagen in der Siedlung Düppel

Für die Bewohnerschaft in der Siedlung Düppel stehen in jedem Haus Fahrradkeller sowie Fahrradbügel vor den Hauseingängen zur Verfügung.

Eine Begehung in der Charles-H.-King-Straße zeigte eine erhebliche Nutzung der Abstellräume (vgl. Abb. 11). Dadurch, dass keine Fahrradständer in den Kellerräumen installiert sind, kommt es zu einem ungeordneten Abstellen, was die Nutzbarkeit des Raumes erheblich einschränkt.

Zudem sind die Kellerräume nur über steile Treppen erreichbar, welche auch mit einer angebrachten Schiene zum Schieben des Rades eine sehr große Hürde in der Erreichbarkeit darstellen, insbesondere für Ältere.



**Abb. 11: Fahrradkeller in der Charles-H.-King-Straße (GP, 2024b)**

Im Zuge der Erfassung des ruhenden Kfz-Verkehrs wurden auch die abgestellten Fahrräder an den Fahrradbügeln vor den Hauseingängen gezählt (vgl. Anlage 4, Anlage 5 und Tabelle 1). Die Fahrradbügel sind vor jedem Hauseingang platziert. In der Regel sind dies 3-5 Fahrradbügel, die beidseitig genutzt werden können. Insgesamt zeigte sich eine maximale Auslastung von 40 % der Bügel am Abend. Auch hier differenziert sich die Nutzung deutlich in Abhängigkeit vom Standort und der Bewohnerschaft, sodass im Gebäudekomplex Am Rohrgarten 4-8 von den 9 Fahrradbügeln nur zwei genutzt wurden und in der Edwin-C.-Diltz-Straße 9-11 an beiden Zähltagen eine hohe Auslastung vorlag.

**Tabelle 1: Auslastung Fahrradstellplätze vor Hauseingängen**

| Fahrradparken                    |                               |                                  |
|----------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|
| Anzahl Stellplätze vor Gebäuden* | 466                           |                                  |
| Zählung Mittag (16.05.)          | regulär abgestellte Fahrzeuge | zzgl. wild abgestellte Fahrzeuge |
|                                  | 154                           | 167                              |
| Auslastung [%]                   | 33%                           | 36%                              |
| Zählung Abend (13.06.)           | regulär abgestellte Fahrzeuge | zzgl. wild abgestellte Fahrzeuge |
|                                  | 178                           | 187                              |
| Auslastung [%]                   | 38%                           | 40%                              |

\*233 Fahrradbügel



**Abb. 12: Fahrradbügel im Wohnumfeld (GP, 2024b)**

### Radwegeinfrastruktur

Entlang der Potsdamer Chaussee, der Lindenthaler Allee und der Lissabonallee laufen in beide Fahrtrichtungen baulich getrennte Radwege. Seit 2010 empfiehlt der FGSV in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) eine Regelbreite von 2 m und mindestens 1,60 m bei geringem Radverkehr (FGSV, 2010). Das MobG BE und der Radverkehrsplan schreiben darüber hinaus ein Regelmaß von 2,30 m und ein Mindestmaß von 2 m vor, um Überholvorgänge zwischen einspurigen und mehrspurigen Rädern zu ermöglichen (MobG BE, 2018, i.d.F. 2021, SenUVK, 2021). Alle drei Straßen weisen im Bestand jedoch Radwege von nur 1 m Breite auf, die sich zudem in einigen Abschnitten in einem sehr schlechten Zustand befinden. Für Sonderräder, die im Sinne der StVO eine maximale Breite von 1 m (bzw. 2 m für doppelspurige Räder) besitzen dürfen, ist die Nutzung eines solchen Radweges nicht zumutbar, weshalb diese dann auf die Straße ausweichen müssen und dürfen (VvW-StVO, 2001, i.d.F. 2021). Vor allem unter der Berücksichtigung der Funktion als Radwege des Ergänzungsnetzes nahe einer Radvorrangroute ist eine gute Radverkehrsstruktur von hohem Stellenwert, jedoch im Bestand nicht gegeben. Der Bezirk Steglitz-Zehlendorf plant im Zusammenhang mit der Verlängerung der U3 zum Mexikoplatz die Radwege an der Lindenthaler Allee zu erneuern. Da es sich bei der Lissabonallee um eine Tempo-30-Zone handelt, in der der Radverkehr im Regelfall mit den Kfz auf der Fahrbahn geführt wird, ist hier nicht davon auszugehen, dass die Radweg erneuert werden.



**Abb. 13: Knotenpunkt Lindenthaler Allee / Clauertstraße (GP, 2024b)**

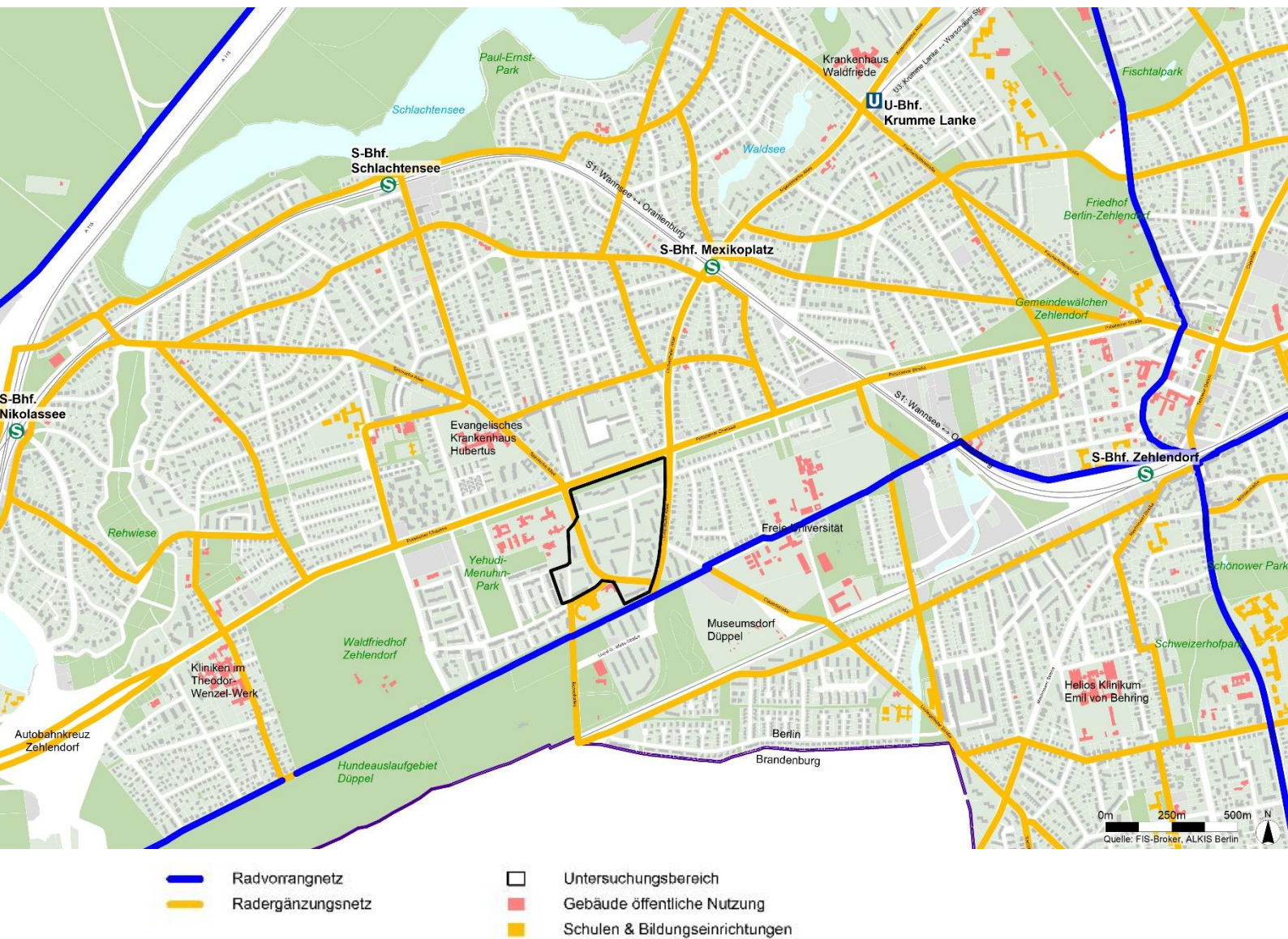
Die Straßen Charles-H.-King Str., Edwin-C.-Diltz Str. und Am Rohrgarten verfügen über keine dedizierte Radinfrastruktur, hier teilen sich der Radverkehr und der Kfz-Verkehr ebenfalls die Fahrbahn. Südwestlich von der Anna-Essinger-Gemeinschaftsschule befindet sich eine Anbindung an das Radvorrangnetz, die auch von Schüler\*innen genutzt wird.

#### Großräumige Betrachtung und Netzeinbindung

Das Berliner Radverkehrsnetz weist als Ergänzung zu Radschnellverbindungen Strecken mit hoher Bedeutung für den Radverkehr aus. Diese sind unterteilt in das Radvorrangnetz, welches Stadtteile miteinander verbindet, und das Ergänzungsnetz, welches wichtige Orte innerhalb von Stadtteilen erschließt und den Radverkehr dem Radvorrangnetz zuführt. Direkt südlich der Siedlung Düppel verläuft der Königsweg, der eine asphaltierte Radvorrangverbindung zwischen Potsdam-Babelsberg und dem S-Bahnhof Zehlendorf darstellt. Entlang dieser Strecken führen kommen Pendler\*innen von Potsdam nach Berlin. Ca. 8,2 Kilometer Fahrt sind es vom südlichen Ende der Siedlung an der Lissabonallee bis nach Babelsberg. Von der Bushaltestelle Clauertstraße bis zum S-Bahnhof Zehlendorf sind es knapp 2,2 km, die über den Königsweg in rund 10 Minuten auf dem Fahrrad gut bewältigt werden können. Vom S-Bahnhof Zehlendorf führen weitere Radvorrangrouten z.B. in Richtung Berliner Innenstadt. Die Potsdamer Chaussee, die Lindenthaler Allee, die Lissabonallee und die Straße Am Rohrgarten sind Teil des Ergänzungsnetzes.

Alltägliche Fahrten, wie eine Fahrt zum Supermarkt, können gut und schnell mit dem Fahrrad erledigt werden. Bis zum Edeka an der Potsdamer Chaussee sind es weniger als 5 Minuten Fahrt mit dem Fahrrad und auch der nahegelegene S-Bahnhof Mexikoplatz ist über die Lindenthaler Allee in etwa 5 Minuten mit dem Rad zu erreichen. Umliegende Schulen und Kitas sind mit dem Fahrrad in vergleichbarer Zeit zu erreichen.

S- und U-Bahnhöfe stellen wichtige Verknüpfungspunkte für intermodale Mobilität innerhalb des Umweltverbunds dar. Neben der Verknüpfung mit Linienbussen ist auch die Anbindung und das Angebot für den Radverkehr von großer Bedeutung. Der S-Bahnhof Mexikoplatz liegt mit rund 1 km in einer idealen Entfernung zur Siedlung Düppel, um das Fahrrad als unabhängigen Zubringer nutzen zu können.



**Abb. 14: Radverkehrsnetz Zehlendorf**

Darstellung: GP, 2024a, Datengrundlage: SenMVKU, 2024b, SenStadt, 2024c

Am S-Bahnhof Mexikoplatz stehen aktuell 86 Stellplätze für B+R zur Verfügung, die den Bedarf an Stellplätzen jedoch nicht abdecken, sodass viele Fahrräder wild abgestellt werden. Am Abend des zweiten Zählungstags (13.06.2024) waren 38 Fahrräder wild an Zäunen, Verkehrszeichen oder in der Nähe von Baumstandorten abgestellt. Die Abb. 16 zeigt die aktuelle Situation. Die Zuständigkeit für die Herstellung von B+R-Angeboten liegt bei der InfraVelo.

Für Pendler\*innen, die ihr Fahrrad in der Bahn transportieren wollen, ist das Umsteigen in die S-Bahn zudem u.a. durch eine zu kleine Fahrstuhlkabine nur schwer möglich, da größere Räder nicht in die Kabine passen (vgl. Abb. 15). Hier besteht Handlungsbedarf.



**Abb. 15: Fahrstuhlkabinentür am Mexikoplatz durch Hinterrad blockiert (GP, 2024b)**



**Abb. 16: Radabstellanlagen am S-Bahnhof Mexikoplatz GP, 2024b**

## Zusammenfassung Situation Radverkehr

### **Stärken und Chancen**

- Netzeinbindung - Die Siedlung Düppel weist für alle Verkehrsarten eine gute Netzeinbindung auf. Neben den oben genannten Vorzügen der Fußwegeninfrastruktur bietet auch die Radverkehrsnetzplanung einen sehr engen und qualitativen hochwertigen Anschluss an das übergeordnete Radwegenetz, welcher mit dem Königsweg bereits vorhanden ist und entlang der Lindenthaler Allee ebenfalls umgesetzt werden soll.
- Erreichbarkeit – Mit dem Rad sind umliegender Bahnhöfe und Supermärkte usw. schnell erreichbar.

### **Schwächen und Herausforderungen**

- Radabstellanlagen - Die Anwohnenden der Siedlung haben keine Option Fahrräder barrierefrei und zugleich gesichert abzustellen. Es gibt keine gesicherten und barrierefrei erreichbaren Abstellanlagen und die Auslastung der Fahrradabstellräume ist hoch. Dies stellt eine große Hürde für die Nutzung des Rades dar und führt dazu, dass Fahrräder mit elektrischer Unterstützung, mit denen auch längere Wege zurückgelegt werden könnten, nicht erworben werden. Dies wurde von Anwohnenden bestätigt.
- Intermodalität - Ein weiteres Defizit ist die Situation am S-Bahnhof Mexikoplatz. Hier fehlt es an einer bedarfsgerechten Anzahl an B+R-Angeboten sowie an gesicherten Abstellanlagen für Räder.
- Radwegeinfrastruktur - Es gibt zwar Radwege, diese entsprechen jedoch nicht den aktuellen baulichen Anforderungen (zu schmal).

## Mit diesen Maßnahmen soll der Radverkehr gestärkt werden ...

R1

### Radabstellanlagen im Wohnumfeld



*Beispiel Sammelschließanlage im Bezirk Lichtenberg (GP, 2023)*

#### Ziele / Effekte

- Sichere, barrierefreie und komfortable Abstellanlagen für alle Mieter\*innen
- Verbesserung der Ausgangssituation für die Nutzung des Fahrrades
- Erhöhung des Komforts im Radverkehr

#### Maßnahmen

Die Bereitstellung gesicherter und barrierefrei zugänglicher Radabstellanlagen ist der wichtigste Baustein für die Förderung des Radverkehrs in der Siedlung. Sie ermöglichen die komfortable Fahrradnutzung für alle Personengruppen und das Abstellen auch schwerer Räder (E-Bikes, Lastenräder). Umfang und Art der herzustellenden Radabstellanlagen für die Neubauten wird in der AV Stellplätze geregelt. Aber auch im Bestand soll die Rad-Abstellsituation nachhaltig verbessert werden.

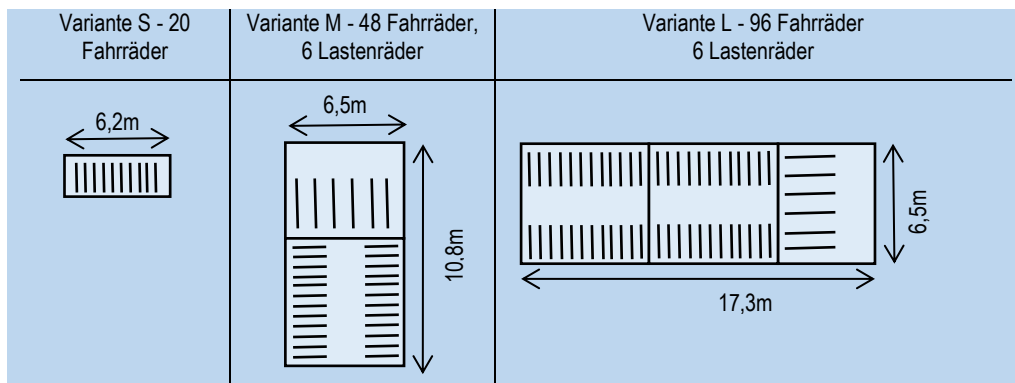
Zur Herstellung der Abstellanlagen kann zwischen zwei grundsätzlichen Optionen unterschieden werden - zwischen den Optionen ist für jedes Bestandsgebäude anhand der örtlichen Gegebenheiten abzuwägen.

Für beide Optionen gilt, dass an den Bestandsgebäuden die zusätzliche Einrichtung von 30 % bis 50 % der nach AV Stellplätze für Neubauten erforderlichen Stellplätze ausreicht, solange die bestehenden Abstellräume in den Bestandsgebäuden weiterhin zur Verfügung stehen. Die Anzahl von Stellplätzen für Sonderfahräder sollte nicht reduziert werden. Ergänzend sollte der Umgang mit nicht mehr genutzten Fahrrädern geregelt werden (siehe Maßnahme R4).

#### R1a Option A: Errichten von Sammelschließanlagen im Wohnumfeld

Gesicherte Rad-Abstellanlagen können in separaten Strukturen außerhalb der Gebäude in Eingangsnähe und vorzugsweise auf bereits versiegelten Flächen hergestellt werden. Je nach Bedarf und den zur Verfügung stehenden Flächen kommt die Einrichtung unterschiedlicher Anlagen in Frage. So können Plätze für einfache Fahrräder und auch Lastenräder auch in modular erweiterbaren Anlagen hergestellt werden.

*(Potenziale Standorte für Abstellanlagen im Wohnumfeld zur weiteren Prüfung sind in der räumlichen Maßnahmenübersicht am Ende des Kapitels dargestellt.)*



**R1b Option B: Herstellen barrierefreier Zugänge zu Kellerräumen in Bestandsgebäuden**

Wenn die Kellerräume bzw. Gebäude dafür geeignet sind, kann eine zusätzliche barrierefreie Erschließung der vorhandenen Kellerräume eingerichtet werden. Dafür bieten sich insbesondere Gebäude in Hangbereichen an, bei denen das Gelände im niedrig gelegenen Bereich auf Höhe des Kellerfußbodens an das Gebäude stößt. Bei anderen Gebäuden müsste geprüft werden, ob eine außen am Gebäude liegende Rampe mit einer zusätzlichen Kellertür angelegt werden kann.

**R1c Lademöglichkeiten in direkter Nähe zu bzw. in Abstellanlagen**

Ladepunkte für E-Fahrräder bieten Anreize zur Nutzung von E-Fahrrädern. Gegebenenfalls kann die Stromversorgung abhängig vom Standort oder der Art der Abstellanlage über eine PV-Anlage gesichert werden.

| Umsetzungs-<br>zeitraum    | Akteure / Beteiligte | Zielgruppe | Priorität |
|----------------------------|----------------------|------------|-----------|
| mittel- bis<br>langfristig | BlmA                 | Anwohnende | sehr hoch |

| R2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Radinfrastruktur im Umfeld der Siedlung |             |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-------------|-----------|
| <b>Ziele / Effekte</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                         |             |           |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Instandsetzung bzw. Neubau der Radinfrastruktur im Siedlungsumfeld</li><li>• Verbesserung der Anbindung an Ziele im näheren Umfeld für den Radverkehr</li><li>• Erhöhung der Sicherheit und des Komforts für den Radverkehr</li></ul>                                                                                                                                                                                                                               |                                         |             |           |
| <b>Maßnahmen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                         |             |           |
| R2a <u>Instandsetzungsmaßnahmen</u><br>Auch wenn die Radwege im unmittelbaren Umfeld der Siedlung nicht benutzungspflichtig sind, sollte die Verkehrssicherheit auf diesen dennoch sichergestellt werden. Dazu sind Instandhaltungsmaßnahmen auf Abschnitten mit starken Schäden vorzunehmen.                                                                                                                                                                                                               |                                         |             |           |
| R2b <u>Neubau Radinfrastruktur</u><br>Um den Vorgaben des Radverkehrsplanes zu Abschnitten des Radverkehrsnetzes gerecht zu werden, muss die Radinfrastruktur an der Potsdamer Chaussee und der Lindenthaler Allee aufgewertet werden. Dies bedeutet insbesondere einen Ausbau mit deutlich größeren Breiten als im Bestand. Entsprechende Maßnahmen sollen an der Lindenthaler Allee nach Aussage des Bezirks bis 2030 umgesetzt werden. Maßnahmen an der Potsdamer Chaussee sind bisher nicht vorgesehen. |                                         |             |           |
| Umsetzungs-<br>zeitraum                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Akteure / Beteiligte                    | Zielgruppe  | Priorität |
| mittel- bis<br>langfristig                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf          | Radfahrende | hoch      |

R3

B+R am S-Bahnhof Mexikoplatz



*Fahrradboxen am Ostbahnhof (GP, 2020)*



*Fahrradboxen Bahnhof Luckenwalde (GP, 2024b)*

#### Ziele / Effekte

- Aufstockung und Verbesserung des Angebots an Radabstellanlagen am S-Bahnhof (Bike + Ride)
- Verbesserung des Mobilitätsangebotes für Pendelnde
- Erhöhung des Komforts für den Radverkehr

#### Maßnahmen

- Errichtung weiterer Radabstellanlagen (u.a. Doppelstockparksystemen, Fahrradboxen & Sonderabstellplätze)  
Zur Förderung der Intermodalität der Verkehrsmittel des Umweltverbunds sind Möglichkeiten zum Abstellen von Rädern an Umsteigepunkten zum SPNV von großer Bedeutung. Da der S-Bahnhof Mexikoplatz in dieser Hinsicht große Defizite aufweist (große Anzahl „wild“ geparkter Räder), ist der Ausbau von Radabstellanlagen hier sehr wichtig. Nach Auskunft des Bezirks konnten begonnene Planungen aufgrund begrenzter Förderzeiträume nicht umgesetzt werden. Die Planungsunterlagen wurden an die nun zuständige InfraVelo weitergeleitet. Es wird jedoch nicht mit einer Umsetzung vor Fertigstellung der Verlängerung der U3 gerechnet.

| Umsetzungs-zeitraum | Akteure / Beteiligte | Zielgruppe              | Priorität |
|---------------------|----------------------|-------------------------|-----------|
| langfristig         | InfraVelo            | Radfahrende / Pendelnde | sehr hoch |

| R4                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Schrottrradmanagement / Umgang mit nicht genutzten Rädern |             |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-------------|-----------|
| Ziele / Effekte                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                           |             |           |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Konsequente Entfernung von nicht mehr genutzten Rädern</li><li>• Kostengünstige Maximierung des Angebots an Abstellanlagen</li><li>• Erhöhung des Komforts im Radverkehr</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                           |             |           |
| Maßnahmen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                           |             |           |
| <p>Gleichbedeutend mit dem Ausbau von Radabstellanlagen ist die Unterhaltung bestehender Anlagen, wovon ein Aspekt das Entfernen nicht mehr genutzter Räder ist. Nur so kann dauerhaft gewährleistet sein, dass ausreichend Abstellanlagen zur Verfügung stehen. Dabei sind rechtliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen<sup>2</sup>.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                           |             |           |
| R4a <u>Schrottrradmanagement auf Flächen der BlmA</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                           |             |           |
| <p>Auf privaten Flächen sollten zur Erleichterung des Umgangs mit nicht mehr genutzten Rädern Nutzungsbedingungen festgelegt werden (Aushang, Hausordnung oder Mietvertrag). Anders als im öffentlichen Bereich sollte die Aufbewahrung von länger nicht genutzten Rädern weiterhin möglich sein. Weiterhin kann zwischen Abstellanlagen unterschiedlicher Qualität differenziert werden. Denkbar ist daher folgendes Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Entfernung von zurückgelassenen Rädern (nach Umzug) und von Schrotträdern (Fahrbereitschaft nicht mehr / nur unwirtschaftlich herstellbar) nach Markierung und Verstreichen von Fristen.</li><li>- Aufforderung zur Entfernung nicht genutzter Räder (verstaubt, platte Reifen) aus den barrierefreien gesicherten Anlagen in den Mieterkeller / Fahrradkeller.</li></ul> |                                                           |             |           |
| R4b <u>Schrottrradmanagement an Haltestellen / Bahnhöfen</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                           |             |           |
| <p>Insbesondere am S-Bahnhof Mexikoplatz ist aufgrund der geringen Kapazitäten eine konsequente Entfernung von Schrotträder und nicht genutzten Rädern notwendig. Die InfraVelo unterstützt die Bezirke bei Anlagen die auf bezirklichen Flächen stehen und übernimmt das gesamte Schrottrradmanagement bei Anlagen auf Flächen der Deutschen Bahn.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                           |             |           |
| Umsetzungs-<br>zeitraum                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Akteure / Beteiligte                                      | Zielgruppe  | Priorität |
| kurzfristig                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | BlmA<br><br>Bezirk Steglitz-Zehlendorf,<br>InfraVelo      | Radfahrende | hoch      |

<sup>2</sup> vgl. [https://www.hs-mainz.de/fileadmin/Hochschule/Publikationen/Sonstiges/Arbeitspapier\\_Schrottraeder-20230118.pdf](https://www.hs-mainz.de/fileadmin/Hochschule/Publikationen/Sonstiges/Arbeitspapier_Schrottraeder-20230118.pdf)

## R5 Lastenradangebot für Mieter\*innen



*Beispielbilder Lastenradstationen für Mieter\*innen (sigo, ohne Jahresangabe)*

### Ziele / Effekte

- Bereitstellung von Lastenrädern für Mieter\*innen
- Ersetzen von Fahrten mit privaten PKW
- Erhöhung des Komforts im Radverkehr

### Maßnahmen

- Bereitstellung von Lastenrädern für Mieter\*innen  
Da drei Viertel aller Wege an der eigenen Haustür beginnen oder enden, sind Angebote, die genau dort verfügbar sind, besonders attraktiv. Durch die Bereitstellung von Lastenrädern wird das Erledigen auch von größeren Einkäufen mit einem Fahrrad möglich, ohne ein eigenes Lastenrad oder einen Fahrradanhänger besitzen zu müssen. Anbieter wie Sigo (<https://sigo.green/>) oder Carré (<https://www.carre-mobility.de/>) können diese Angebote in Absprache mit der BlmA für Mieter\*innen zur Verfügung stellen, Carré kooperiert in Berlin zum Beispiel mit der HOWOGE.

| Umsetzungs-<br>zeitraum | Akteure / Beteiligte | Zielgruppe                   | Priorität |
|-------------------------|----------------------|------------------------------|-----------|
| mittelfristig           | BlmA                 | Mieter*innen/ Bewohner*innen | mittel    |



**Abb. 17: Maßnahmenplan Handlungsfeld Radverkehr**  
Darstellung: (GP, 2024a)



## Handlungsfeld - ÖPNV und Sharing

### Das sind die Ziele ...

- Alle Bus-Haltestellen sind barrierefrei ausgebaut und erreichbar.
- Die Anbindung an wichtige Ziele im Siedlungsumfeld und insbesondere an den SPNV ist mit hoher Zuverlässigkeit und bedarfsgerechtem Takt gegeben.
- Sharing-Angebote (Leihräder, E-Scooter) ermöglichen die unabhängige Fahrt zu Zielen im Siedlungsumfeld und zum SPNV, auch in den Tagesrandzeiten.

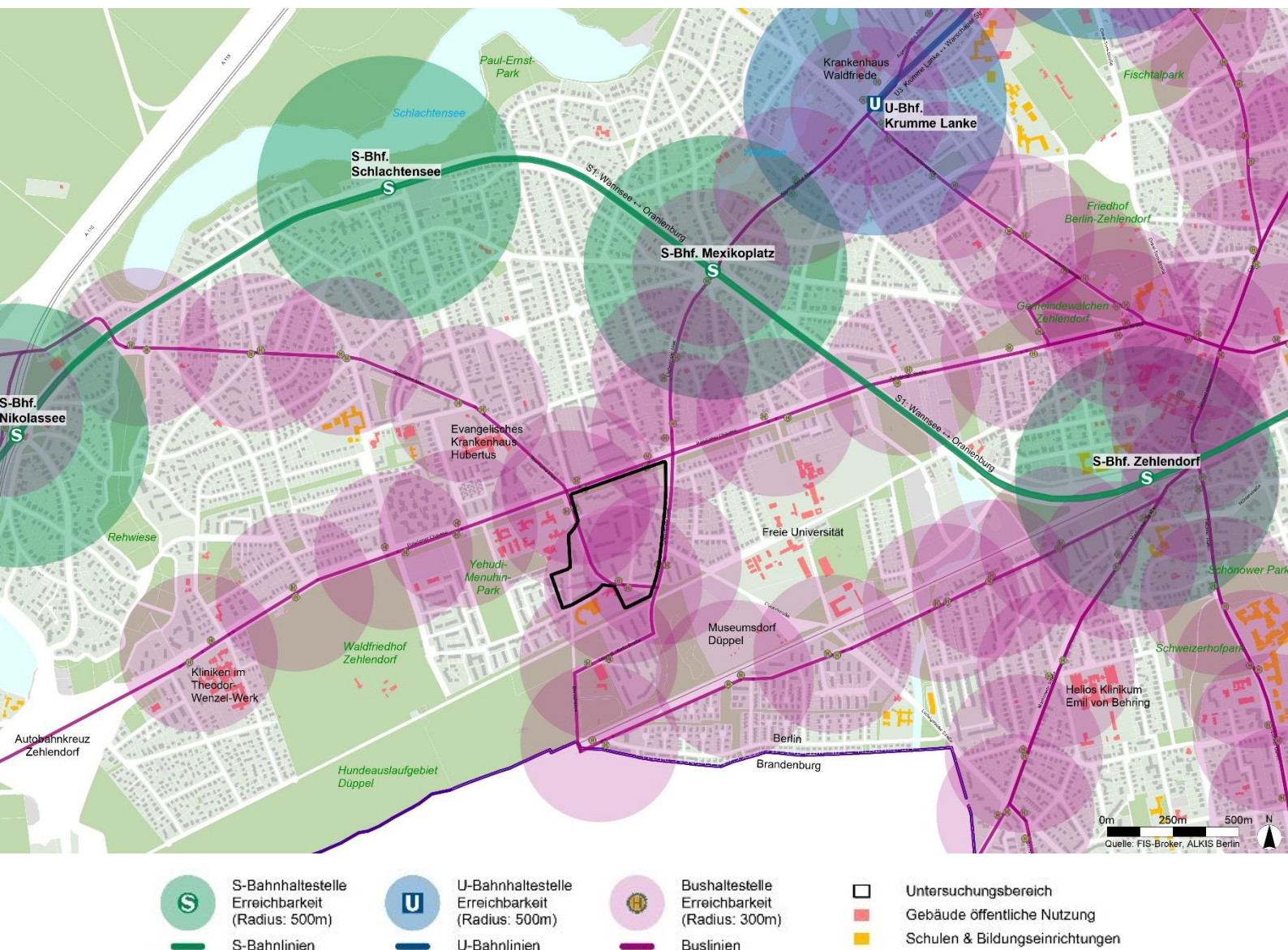
## So ist die Situation aktuell ...

Der Siedlungsbereich ist von mehreren Bushaltestellen umgeben, die tagsüber von den Buslinien 112, 115 und 118 bedient werden. Die Linie 112 hält an zwei naheliegenden Haltepunkten an der Kreuzung Potsdamer Chaussee nördlich der Siedlung und die Buslinie 118 hält zusätzlich an der Kreuzung zur Clauertstraße und der Straße Am Rohrgarten. Die Haltestellen an der Lissabonallee und Am Rohrgarten werden zu Schulzeiten morgens zwischen 7.00 und 8.30 Uhr und nachmittags zwischen 13.00 und 14.00 Uhr von der Linie 115 bedient.

Den Bewohnenden der Siedlung nach seien die Buslinien 112 und 115 mit 3 Bussen stündlich nicht eng genug getaktet und so stets überlaufen mit Fahrgästen. Vor allem zwischen 7.00 und 8.30 Uhr sollen die Busse lt. Aussagen der Anwohnenden sehr voll sein.

Die Haltestellen an der Potsdamer Chaussee werden in den Nachtstunden im 30-Minuten-Takt von der Nachtbuslinie N3 bedient, welche den S-Bahnhof Nikolassee mit der Haltestelle Zehlendorf Eiche verbindet.

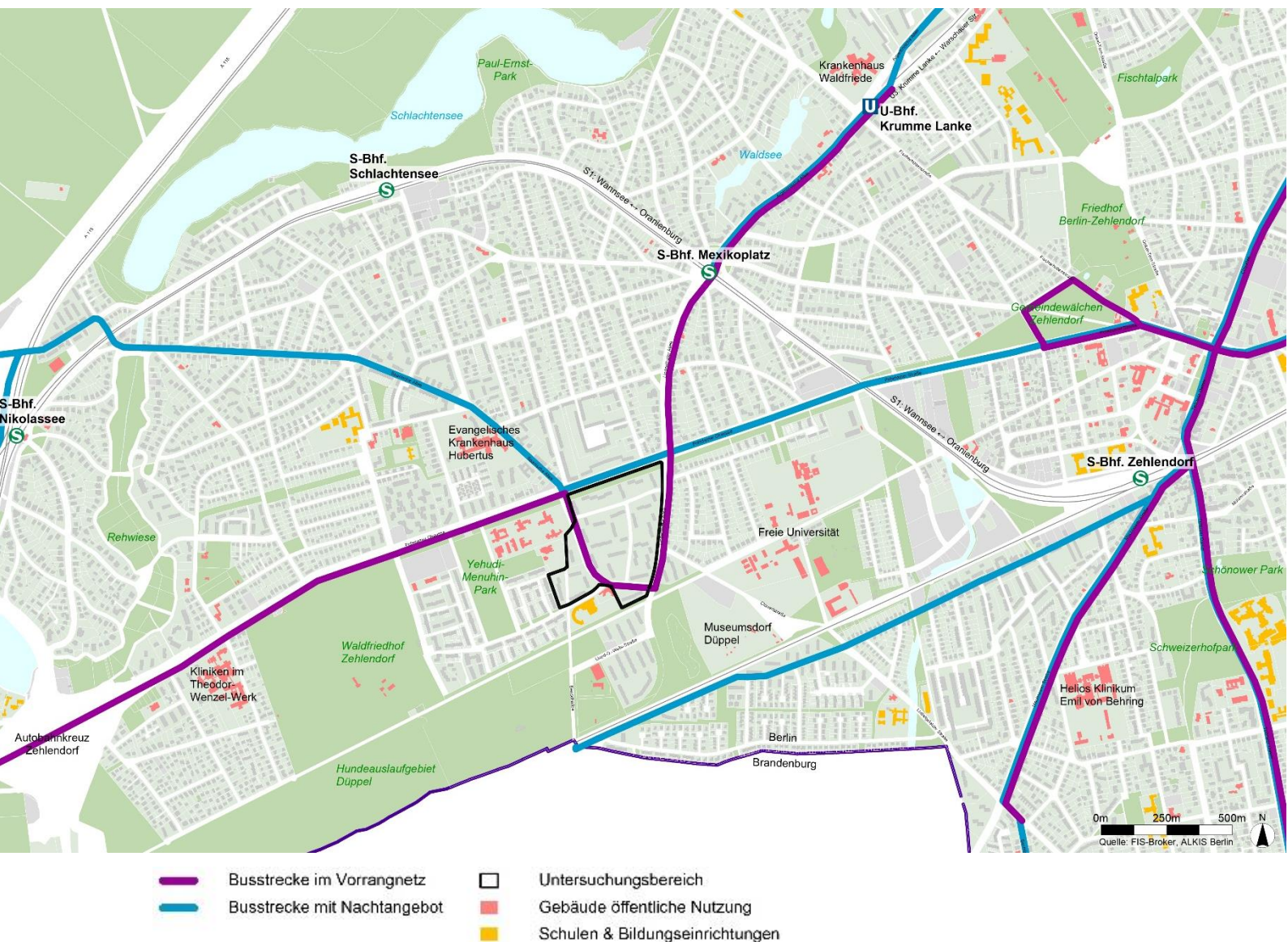
## Großräumige Betrachtung und Netzeinbindung



**Abb. 18: Anbindung an den ÖPNV**

Darstellung: GP, 2024a, Datengrundlage: BVG, 2024, SenStadt, 2024c

Die Abb. 18 zeigt eine Darstellung des BVG Netzes rund um den Untersuchungsbereich Düppel. Hierbei sind die umliegenden Haltestellen von Bus- und Bahnverbindungen mit einem Erreichbarkeitsradius von 300m / 500m versehen, um die Erschließungswirkung des Nahverkehrs aufzuzeigen. Die Siedlung Düppel ist dabei vollständig von Bushaltestellen umgeben und wird so an weitere Ziel- und Umstiegspunkte im Bezirk angebunden. Durch die Buslinien 112, 115 und 118 haben die Bewohner\*innen eine Verbindung zu den S-Bahnlinien S1 und S7 über die S-Bahnhöfe Zehlendorf, Mexikoplatz und Nikolassee sowie zur U3 via U-Bahnhof Krumme Lanke, Onkel Toms Hütte und Oskar-Helene-Heim. Beide S-Bahnlinien fahren in der Regel im 10-Minuten Takt, die U3 sogar alle 5 Minuten. Mit der S1 sind es weniger als 30 Minuten bis zum Potsdamer Platz, vom Nikolassee bis zum Zoologischen Garten braucht die S7 etwa 16 Minuten und von Krumme Lanke bis zum Wittenbergplatz (City West) sind es ca. 22 Minuten Fahrt mit der U3. Der Potsdamer Hauptbahnhof ist mit der S1 und S7 in weniger als 20 Minuten vom S-Bahnhof Mexikoplatz aus erreichbar.



**Abb. 19: ÖPNV-Vorrangnetz**

Darstellung: GP, 2024a, Datengrundlage: SenMVKU, 2022b SenStadt, 2024c

Um zu den S- und U-Bahnstationen zu kommen, können die Bewohner\*innen der Siedlung Düppel die umliegenden Bushaltestellen nutzen. Allerdings fahren die Busse der Linie 112 werktags nur im 20 Minuten Takt. Die Linie 115 fährt die Haltestellen an der Lissabonallee sogar nur an Schultagen und zu entsprechenden Zeiten an und erlaubt den Anwohner\*innen wenig

Flexibilität in ihrer Mobilität. Die Buslinie 118 ist hingegen Teil des Berliner ÖPNV-Vorrangnetz<sup>3</sup> (vgl. Abb. 19) und verkehrt zu den Hauptverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt (BVG, 2023 / 2024).

### Aktuelle Planungen und Perspektiven

Nach einem Beschluss des Senats aus dem Februar 2024 hat die BVG mit dem Planfeststellungsverfahren für die **Verlängerung der U3** bis zum U-Bahnhof Mexikoplatz begonnen. Diese Maßnahme ist von großer Bedeutung für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in der Siedlung. Die Umsetzung soll Ende 2030 abgeschlossen sein ( SenMVKU, 2024a, BVG, 2024).

Nach der Entscheidung der Länder und einer Finanzierungsvereinbarung mit der DB läuft aktuell die Vorplanung zur **Reaktivierung der ehemaligen Stammbahnstrecke zwischen Potsdam und dem Potsdamer Platz** bzw. Ostkreuz. Das Projekt ist ein wichtiger Baustein des Programms i2030 und soll mit einer Regionalbahnanbindung mit hohem Takt Direktverbindungen und neue Haltepunkte in Berlin und Brandenburg bieten ( VBB, 2023, VBB, 2024). Vorgesehen ist eine Haltestelle südlich der Siedlung Düppel an der Grenze zu Brandenburg, was eine starke Aufwertung der ÖPNV-Anbindung bedeuten würde. Ein Umsetzungshorizont ist bisher nicht bekannt.

### Sharing-Angebote

Sharing-Angebote stellen im näheren Umfeld momentan keinen großen Anteil des Mobilitätsaufkommens dar. Lediglich einige E-Roller sind an den Hauptstraßen Potsdamer Chaussee und Lindenthaler Allee aufzufinden. Mietwagen sind in der Region keine vorhanden, da die meisten Anbieter ihren Geschäftsbereich auf die Innenstadt konzentrieren, sodass ein Abstellen des Mietfahrzeuges in der Siedlung Düppel aktuell nur gegen einen erheblichen Aufpreis oder gar nicht möglich ist.

### Zusammenfassung Situation ÖPNV und Sharing



#### **Stärken und Chancen**

- Netzeinbindung – Es besteht mit der hohen Bushaltestellendichte und der Anbindung an das BVG-Vorrangnetz, einer Nachtbuslinie sowie einer Anbindung an den im 5- bzw. 10-Minuten-Takt verkehrenden SPNV (S- und U-Bahn via Berliner Innenstadt und den Potsdamer Hauptbahnhof) eine gute Anbindung an den ÖPNV. (Fahrzeiten / Taktungen der Buslinie 115 an Schulzeiten orientiert, daher u.a. für Pendelnde nicht relevant.)
- Verkehrsmittelverfügbarkeit - Von den Teilnehmenden am Workshop in Düppel (27.09.2024) verfügte mindestens die Hälfte der Personen sowohl über einen eigenen PKW als auch über ein BVG-Abo oder ein Deutschlandticket. Trotz der sehr kleinen Stichprobe deutet dies darauf hin, dass ein relevanter Anteil der PKW-Besitzer auch den ÖPNV nutzt, sofern dieser attraktiv ist.
- Ausbau des SPNV - Mit dem bereits absehbaren Ausbau der U3 und insbesondere auch dem perspektivischen Ausbau der Stammbahn sind im Umfeld der Siedlung Düppel gleich zwei Ausbauprojekte im SPNV geplant, welche auf lange Sicht eine deutlich

<sup>3</sup> Das ÖPNV-Vorrangnetz umfasst gemäß §33 Abs.1 des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG BE) Routen von besonders dichtem ÖPNV-Angebot und erhöhter Fahrgastnachfrage. Auf diesen Strecken ist werktags entweder zu den Hauptverkehrszeiten oder für mindestens zwölf Stunden ein 10-Minutentakt in beide Richtungen vorgesehen. Das ÖPNV-Vorrangnetz soll so im städtischen Verkehrsraum zuverlässigen und qualitativ sowie quantitativ hochwertigen ÖPNV gewährleisten.

bessere Verknüpfung mit der Berliner Innenstadt und auch der Stadt Potsdam bieten können.

- Umbruchsituation - Da in persönlichen Umbruchsituationen, wie bei Neubezug, Umzügen oder dem Wechsel der Arbeitsstelle, bestehende Mobilitätsmuster aufgebrochen werden können, bieten diese die Möglichkeit, nachhaltige Mobilität zu fördern. Dafür ist es wichtig, dass attraktive Optionen bestehen und bekannt sind.
- Sharing - Trotz der Randlage der Siedlung im Berliner Stadtgebiet ist durch die Zeilenbebauung mit bis zu 7 Geschossen eine relativ hohe Dichte an Anwohnenden gegeben, sodass ein z.B. wirtschaftlicher Betrieb von Sharing-Angeboten umsetzbar ist.



### **Schwächen und Herausforderungen**

- Erreichbarkeit S- und U-Bahn - Einige wichtige Zielorte, wie Stadtteilzentren oder S-Bahn-Haltestellen, liegen in deutlich mehr als einem Kilometer Entfernung und somit außerhalb der typischerweise zu Fuß zurückgelegter Distanzen. Insbesondere die Entfernung zum SPNV (U- und S-Bahn) erhöht die Reisezeiten im ÖPNV und kann dazu führen, dass Wege stattdessen mit dem PKW zurückgelegt werden. Durch die Lage der Siedlung im Randbereich Berlins ergeben sich insbesondere für die Arbeitswege längere Strecken als es im Zentrum der Fall wäre. Gerade für Wege nach Potsdam können mit dem Kfz deutlich kürzere Reisezeiten erreicht werden.
- ÖPNV - Busangebot ist aktuell nicht attraktiv genug (u.a. auch durch Fahrtausfälle, volle Busse, nicht ausreichende Taktung zu den Stoßzeiten), um vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen.
- Sharing - Im Siedlungsumfeld gibt es kaum Sharing-Angebote.
- Mehr Bedarf durch mehr /neue Anwohnende - Rund 400 neue Anwohnende werden Einfluss auf das verkehrliche Geschehen haben. Neben einem leichten Anstieg im Schüler\*innenverkehr kann sich dies insbesondere auch in der Nutzung des ÖPNV niederschlagen.

## Mit diesen Maßnahmen sollen ÖPNV und Sharing gestärkt werden ...

### Ö1

### Einrichtung Jelbi-Stationen und Jelbi-Punkte



Jelbi-Station Unter den Linden und am Bahnhof Buch (GP, 2024b)

#### Ziele / Effekte

- Einrichten von Jelbi-Stationen und Punkten
- flexible Verknüpfung der Siedlung mit dem schienengebundenen ÖPNV und Zielen im Siedlungsumfeld
- Erhöhung von Komfort und Zuverlässigkeit des ÖPNV

#### Maßnahmen

##### Ö1a Einrichten von Jelbi-Stationen

An Jelbi-Stationen stellen mit Jelbi kooperierende Sharing-Anbieter Leihautos, -räder, -E-Scooter und -Roller zur Verfügung. Somit werden die Fahrzeuge gebündelt, ein Abstellen von Fahrzeugen in der restlichen Siedlung kann per GPS verhindert werden. Die Ausleihe aller Fahrzeuge kann über die Jelbi-App erfolgen, die zudem auch bei der Routenplanung unterstützen kann. Stehen geeignete Flächen zur Verfügung (vorzugsweise Flächen der BlmA) werden die Stationen durch Jelbi eingerichtet und betrieben. Es sollte mindestens eine Jelbi-Station in der Siedlung mit unmittelbarer Anbindung an eine größere Straße und mit Infrastruktur zum Laden von E-Autos eingerichtet werden.

##### Ö1b Einrichten von Jelbi-Punkten

An Jelbi-Stationen stehen ausschließlich zweirädrige Fahrzeuge zur Verfügung. Sie haben somit einen geringeren Platzbedarf und dienen vorrangig der Verknüpfung mit dem SPNV. Es sollte mindestens ein Jelbi-Punkt in der Siedlung eingerichtet werden, ergänzende und das Netz verdichtende Punkte verbessern das Angebot. Auch hier bieten sich Flächen der BlmA an, da diese kurzfristig bereitgestellt werden können und eine für die Anwohner\*innen optimale Verortung ermöglichen.

##### Ö1c Jelbi-Station oder Punkt am S-Bahnhof Mexikoplatz und U-Bahnhof Krumme Lanke

Um die Anbindung an den SPNV herzustellen ist es wichtig, dass an der S- und U-Bahn ebenfalls die Möglichkeit zum Abstellen und Ausleihen der Fahrzeuge besteht. In Kleinmachnow und Dahlem (U-Bahnhof Onkel Toms Hütte, Freie Universität) existieren bereits Jelbi-Standorte.

##### Ö1d Bewerbung des Sharing-Angebots z.B. durch Rabatte und Gutscheine

Nach der Einrichtung von Jelbi-Standorten müssen diese auch von den Anwohner\*innen angenommen werden. Neben der Bewerbung bietet sich die Ausgabe von Jelbi-Gutscheinen (20-30 €) an alle neuen und bestehenden Mieter\*innen an, um einen Anreiz zum Ausprobieren der Angebote zu geben.

Hinweise zum Jelbi-Angebote in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden..**

| Umsetzungs-zeitraum     | Akteure / Beteiligte                         | Zielgruppe                | Priorität |
|-------------------------|----------------------------------------------|---------------------------|-----------|
| kurz- bis mittelfristig | BVG, ggf. Bezirk Steglitz-Zehlendorf<br>BlmA | Mieter*innen / Anwohnende | hoch      |

## Ö2

## Verbesserung des Busangebots



**Barrierefrei ausgebaut Haltestelle (GP, 2025)**

### Ziele / Effekte

- Takterhöhung und barrierefreier Haltestellenausbau
- Abbau von Barrieren in der Nutzung des Busverkehrs
- Erhöhung des Komforts im ÖPNV

### Maßnahmen

#### Ö2a Engere Taktung des Busverkehrs

Mit einem höheren Takt, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, bzw. der Ausweitung des Betriebs auf den Linien 112 und 115 und nach Möglichkeit der 118 kann die Anbindung an Ziele im Siedlungsumfeld deutlich erhöht werden.

#### Ö2b Abstimmungstermin Busverkehr

Zum Erreichen der Maßnahme Ö2a wird die Abstimmung mit der SenMVKU (Bestellerin des Busangebots), der BVG und der Wohnbauleitstelle empfohlen.

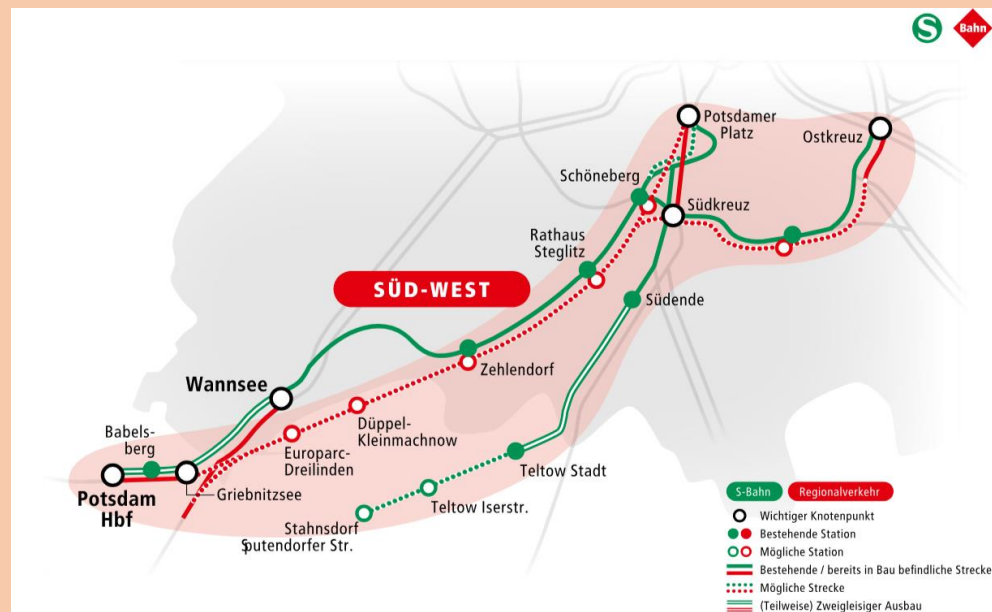
#### Ö2c Barrierefreier Haltestellenausbau

Alle Haltestellen im Siedlungsbereich verfügen derzeit über keine taktilen Leitelemente und weisen Bordauftritte von deutlich unter 16 cm auf. Sie gelten somit als nicht barrierefrei.

| Umsetzungs-<br>zeitraum | Akteure / Beteiligte | Zielgruppe | Priorität |
|-------------------------|----------------------|------------|-----------|
| langfristig             | SenMVKU, BVG         | alle       | hoch      |

Ö3

Ausbau des SPNV



**Potsdam Stammbahn + S 25 Süd**  
(VBB, 2024)

**Ziele / Effekte**

- Verlängerung der U3 und Bau der Stammbahn mit Haltepunkt Düppel-Kleinmachnow
- Bessere Anbindung des ÖPNV mit höherer Taktung und neuen direkten Verbindungen zwischen Potsdam und Berlin
- Stärkung des Umweltverbunds

**Maßnahmen**

Wie in der Bestandsanalyse dargestellt, werden viele Wege im Bezirk Steglitz-Zehlendorf mit privaten PKW zurückgelegt. Um diese Fahrten auf den Umweltverbund zu verlagern, ist insbesondere eine gute Anbindung an den SPNV von großer Bedeutung.

**Ö3a Verlängerung der U3 bis zum Mexikoplatz**

Die BVG plant den Ausbau der U3 um eine weitere Station bis zum Mexikoplatz bis 2030 fertigzustellen, aktuell läuft das Planfeststellungsverfahren.

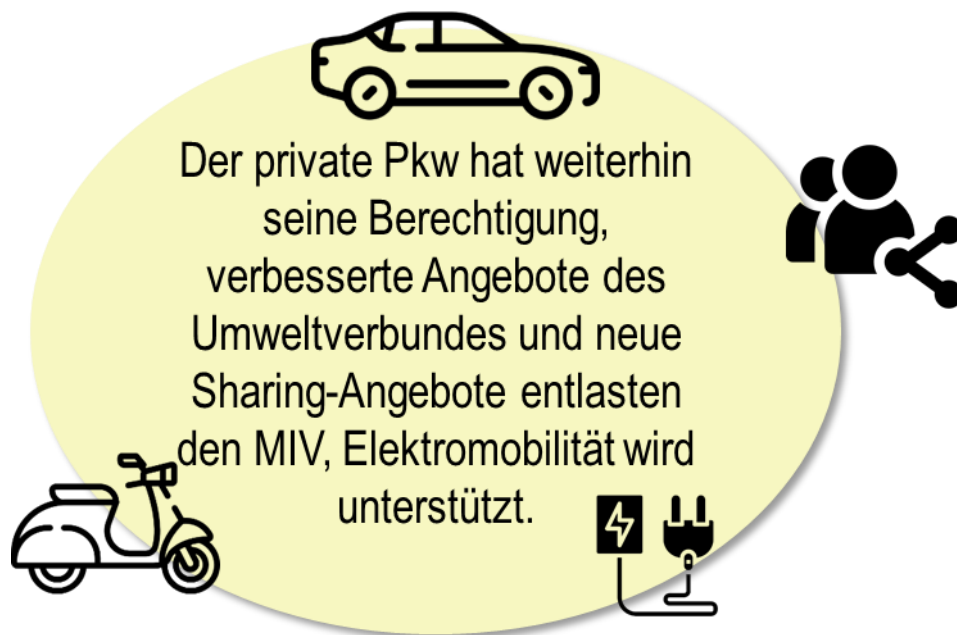
**Ö3b Wiederaufbau der Stammbahnverbindung zwischen Griebnitzsee und Potsdamer Platz als Regionalverkehrsstrecke**

Südlich der Siedlung Düppel soll im Rahmen des Projekts i2030 die ehemalige Stammbahnverbindung zwischen Potsdam und Berlin reaktiviert werden und zukünftig im hohen Takt mit Regionalbahnen bedient werden. Eine Station ist an der Grenze zu Kleinmachnow an der Berlepschstraße / Benschallee in direkter Nähe zur Siedlung Düppel vorgesehen. Derzeit befindet sich das Projekt in der Vorplanung.

| Umsetzungs-zeitraum | Akteure / Beteiligte              | Zielgruppe | Priorität |
|---------------------|-----------------------------------|------------|-----------|
| langfristig         | SenMVKU, MIL Brandenburg, VBB, DB | alle       | sehr hoch |



**Abb. 20: Maßnahmenplan Handlungsfeld ÖPNV & Sharing**  
Darstellung: (GP, 2024a)



## Handlungsfeld - Kfz-Verkehr und Car Sharing

### Das sind die Ziele ...

- Die vorhandenen privaten Stellplätze werden transparent vergeben / vermietet.
- Für alle Personen, die auf die Nutzung eines PKW angewiesen sind, steht ein Stellplatz zur Verfügung.
- Auf allen Stellplatzanlagen kann das Laden von E-Fahrzeugen ermöglicht werden.
- Sharing-Fahrzeugen stellen eine Alternative zum eigenen Pkw dar.
- Durchgangsverkehr wird aus der Lissabonallee herausgehalten.
- Die verkehrliche Situation an den Knotenpunkten ist für alle Verkehrsteilnehmenden eindeutig ersichtlich.
- Knotenpunkte sind verkehrssicher ausgebaut.

## So ist die Situation aktuell ...

Die Anbindung der Siedlung Düppel an das übergeordnete Straßennetz für den Kfz-Verkehr erfolgt zum großen Teil über die Lissabonallee, welche die Potsdamer Chaussee und die Lindenthaler Allee verbindet. Von dieser gehen weitere Straßen (Edwin-C.-Diltz-Straße, Am Rohrgarten) und Grundstückszufahrten ab. Der östliche Teil der Siedlung wird direkt über die Lindenthaler Allee bzw. die Charles-H.-King-Straße erschlossen.

Bei der Charles-H.-King-Straße, der Edwin-C.-Diltz-Straße und der Straße Am Rohrgarten handelt es sich um Wohnstraßen mit reiner Erschließungsfunktion, die gemeinsam mit der Lissabonallee eine Tempo-30-Zone bilden. Die Straße Am Rohrgarten geht zudem im weiteren Verlauf in einen Verkehrsberuhigten Bereich über. Die Lissabonallee entspricht mit ihrer Gestaltung (Straßenbreite, Mittelinseln als Querungshilfe, bauliche Radwege) jedoch nicht einer typischen Straße in Tempo-30-Zonen. Entsprechend der Aussagen von Anwohnenden führt dies regelmäßig dazu, dass die Rechts-Vor-Links-Regelung an Knotenpunkten missachtet wird.

Weiterhin wird die Lissabonallee von Schleichverkehren genutzt, die von Kleinmachnow kommend in Richtung Westen auf die Potsdamer Chaussee einbiegen und die Lichtsignalanlage (LSA, Ampel) am Knoten Potsdamer Chaussee / Lindenthaler Allee umgehen wollen. Gleiches gilt auch für die entgegengesetzte Fahrtrichtung.

Einen weiteren verkehrlich auffälligen Ort stellt der Knotenpunkt Am Rohrgarten / Benschallee dar. Hier herrscht in der Zeit von 7:30 bis 8:30 Uhr ein hohes Aufkommen an Schülerverkehren, eine besonders starke Konzentration sogenannter „Elterntaxis“ besteht in der Zeit zwischen 8:15 und 8:30 Uhr. Viele dieser Fahrzeuge fahren in die Straße Am Rohrgarten hinein und wenden in Höhe der Benschallee. Hier wurden bei einer Verkehrsbeobachtung am 25.06.2024 bereits Rückstauerscheinungen beobachtet, obwohl nach Aussage eines anwesenden Polizisten an dem Tag das Aufkommen an Kfz-Verkehr vergleichsweise gering war.



**Abb. 21: Knotenpunkt Lissabonallee / Am Rohrgarten** (GP, 2024b)

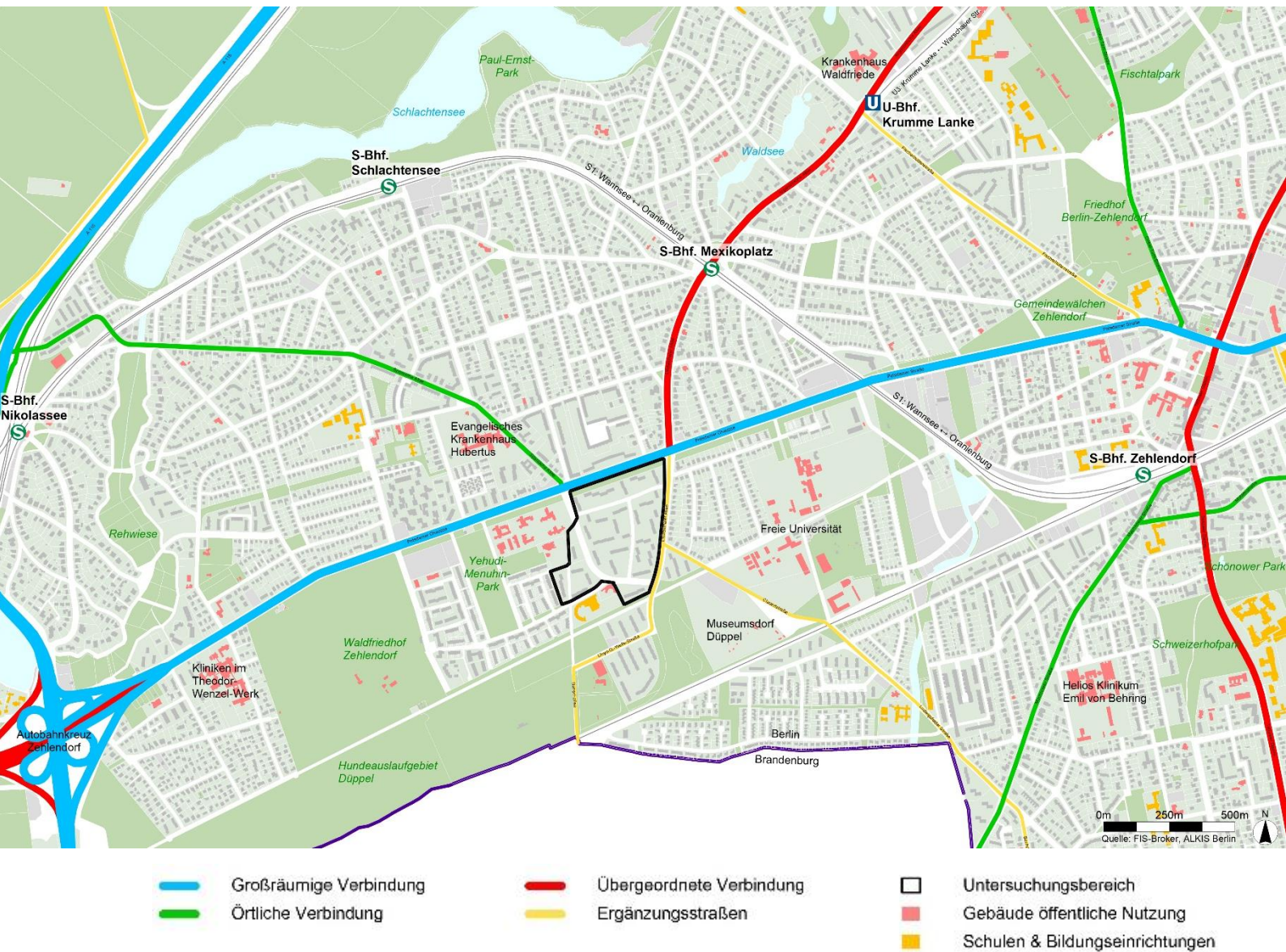


**Abb. 22: Knotenpunkt Am Rohrgarten / Benschallee** (GP, 2024b)

## Großräumige Betrachtung und Netzeinbindung

Die Siedlung Düppel grenzt im Norden an die B1 Potsdamer Chaussee, die auf direktem Wege das Zentrum Potsdams mit der Berliner Stadtautobahn am Kreuz Schöneberg verbindet. Entlang der Strecke ist die B1 an weitere übergeordnete Straßen angebunden, wie z.B. am Kreuz Zehlendorf zur A115 in Richtung Charlottenburg oder auch Potsdam-Babelsberg. Wie in Abb. 23 dargestellt ist die B1 im Kfz-Verkehrsnetz der Stufe 1, und somit der höchsten Kategorie klassifizierter Straßen innerhalb Berlins zugeordnet, und übernimmt die Funktion einer großräumigen Verbindungsstraße im Südwesten Berlins. Bei der Lindenthaler Allee und der Clauertstraße handelt es sich ebenfalls um klassifizierte Straßen, die in der Stufe 4 eingeordnet sind und als „weitere Straßen besonderer Bedeutung“ Verbindungen in Richtung Kleinmachnow und Schönow darstellt. Mit der Lindenthaler Allee in Richtung Norden und der Spanischen Allee ist die Siedlung an zwei weitere klassifizierte Straßen angebunden (Stufe 2 bzw. 3).

Die Bündelung von Straßen mit einer hohen Bedeutung für den Kfz-Verkehr führt einerseits zu einer hohen Verkehrsbelastung, insbesondere in den Randbereichen der Siedlung, und befördert andererseits die Nutzung des eigenen PKW. Zudem nutzen Schleichverkehre die Lissabonallee, was zu weiteren negativen Effekten in der Siedlung führt.



**Abb. 23: Übergeordnetes Straßennetz**

Darstellung: GP, 2024a, Datengrundlage: SenMVKU, 2021, SenStadt, 2024c

### Kfz-Parken in der Siedlung Düppel - Untersuchung Stellplatzauslastung

Mit 786 Stellplätzen auf privaten Flächen und rund 300 weiteren Stellplätzen im öffentlichen Raum (gezählt wurden auch nur zu Abend- und Nachtstunden verfügbare Stellplätze) verfügt die Siedlung Düppel über ein sehr großes Angebot an Kfz-Stellplätzen. Nach Angabe der BlmA sind von den privaten Stellplätzen rund 130 nicht vermietet. Des Weiteren gibt es auch Anwohnende, die mehr als einen Stellplatz gemietet haben. Um einen Eindruck der tatsächlichen Auslastung zu erhalten, wurde die Stellplatzbelegung einmal am späten Vormittag (16.05.2024) und einmal am Abend (13.06.2024) erfasst (vgl. Anlage 2 und Anlage 3). Eine Zusammenfassung der Ergebnisse ist in Tabelle 2 dargestellt.<sup>4</sup>

**Tabelle 2: Auslastung Kfz-Stellplätze**

| Parkplätze auf Privatflächen |              |                               |                                      |
|------------------------------|--------------|-------------------------------|--------------------------------------|
| Anzahl Stellplätze           | im Bestand   | 786                           |                                      |
|                              | nach Neubau* | 573                           |                                      |
| Zählung Mittag (16.05.)      |              | regulär abgestellte Fahrzeuge | regulär + wild abgestellte Fahrzeuge |
|                              |              | 371                           | 409                                  |
| Auslastung [%]               | im Bestand   | 47%                           | 52%                                  |
|                              | nach Neubau* | 65%                           | 71%                                  |
| Zählung Abend (13.06.)       |              | regulär abgestellte Fahrzeuge | regulär + wild abgestellte Fahrzeuge |
|                              |              | 499                           | 528                                  |
| Auslastung [%]               | im Bestand   | 63%                           | 67%                                  |
|                              | nach Neubau* | 87%                           | 92%                                  |

| Parkplätze im öffentlichen Raum |            |                               |                                      |
|---------------------------------|------------|-------------------------------|--------------------------------------|
| Anzahl Stellplätze im Bestand   |            | 309                           |                                      |
| Zählung Mittag (16.05.)         |            | regulär abgestellte Fahrzeuge | regulär + wild abgestellte Fahrzeuge |
|                                 |            | 130                           | 133                                  |
| Auslastung [%]                  | im Bestand | 42%                           | 43%                                  |
| Zählung Abend (13.06.)          |            | regulär abgestellte Fahrzeuge | regulär + wild abgestellte Fahrzeuge |
|                                 |            | 145                           | 148                                  |
| Auslastung [%]                  | im Bestand | 47%                           | 48%                                  |

\*entsprechend Konzept KUSUS+KUSUS Architekten

Die Auslastung der Stellplätze zeigte insgesamt eine deutliche Abhängigkeit von der Tageszeit. Aber auch die Auslastungen der verschiedenen Stellplatzanlagen unterschieden sich zum selben Zeitpunkt stark. So betrug die Auslastung einzelner privater Stellflächen am Vormittag des 16.05.2024 zwischen 17 % und 75 %.

<sup>4</sup> Beide Termine waren Donnerstage außerhalb der Ferien und entsprechen somit den Empfehlungen zu Zähltagen für den ruhenden Verkehr nach den Empfehlungen zu Verkehrserhebungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2012).

### Auswirkung Neubauvorhaben auf Stellplatzschlüssel

Zur Verdeutlichung und Bewertung der zünftigen Stellplatzauslastung im Zuge der geplanten Nachverdichtung wurde diese anhand der aktuellen Situation und verbleibender privater Stellplätze hochgerechnet. Basis hierfür bildete das Bebauungskonzept von Kusus + Kusus Architekten von Februar 2024. Aus der höchsten beobachteten Auslastung und den nach dem Neubau zur Verfügung stehenden Stellplätzen ergibt sich eine maximale Auslastung von 92 % der privaten Stellplätze. Die höchste beobachtete Zahl von Kfz lag mit 528 jedoch deutlich unter der angegebenen Zahl von 655 vermieteten Stellplätzen, sodass davon ausgegangen werden muss, dass die aktuelle Nachfrage nicht mit den zukünftig zur Verfügung stehenden privaten Stellplätzen gedeckt werden kann. Bei der Umlegung der Stellplätze auf die Anzahl der Wohneinheiten (WE) in der Siedlung Düppel ergeben sich die in Tabelle 3 abgebildeten Stellplatzschlüssel.

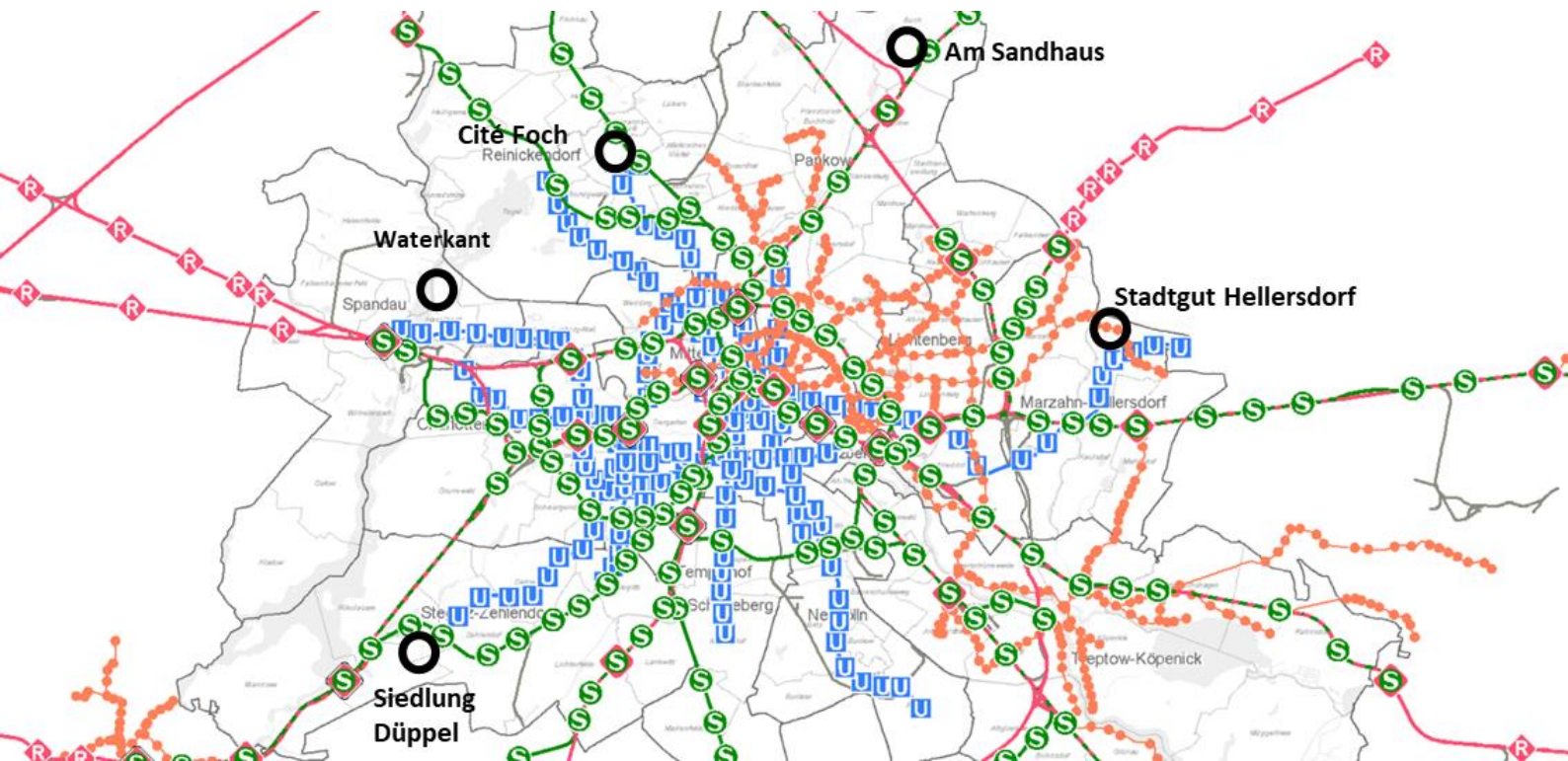
**Tabelle 3: Stellplatzschlüssel der Siedlung**

| Stellplatzbereich                                  | Stellplätze je Wohneinheit                                         |                                                             |
|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
|                                                    | Aktuelle Situation<br>616 Wohneinheiten<br>786 private Stellplätze | nach Neubau<br>836 Wohneinheiten<br>573 private Stellplätze |
| Privat                                             | 1,28                                                               | 0,69                                                        |
| Privat + Öffentlich<br>309 öffentliche Stellplätze | 1,78                                                               | 1,05                                                        |

Nutzt man zur Ableitung der Zahl von zukünftig in der Siedlung Düppel vorhandenen PKW den durchschnittlichen Berliner Motorisierungsgrad (29 PKW/ 100 EW), so entspricht diese mit 580 PKW dem Angebot an privaten Stellplätzen nach dem Neubau. Allerdings ist der Motorisierungsgrad im Bezirk Steglitz-Zehlendorf (38 PKW/ 100 EW) deutlich höher als in der Gesamtstadt – die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes als Alternative zum eigenen Auto ist daher von zentraler Bedeutung.

**EXKURS:** Zur Einordnung der Entwicklungen in der Siedlung Düppel wurden die Stellplatzschlüssel in vergleichbaren aktuellen Wohnbauprojekten recherchiert. Diese liegen allesamt ebenfalls im Randbereich Berlins, unterscheiden sich aber teilweise bezüglich der Anbindung an den ÖPNV, insbesondere den SPNV (vgl. Abb. 24).

Im Vergleich liegt der Stellplatzschlüssel in der Siedlung Düppel auch nach dem Neubau auf einem ähnlichen Niveau. So werden z.B. das neue Stadtquartier „Am Sandhaus“ in Buch (Entfernung zur S-Bahn 0,3 km bis 1,4 km) und das Quartier Stadtgut Hellersdorf (Entfernung zur Tram rund 500 m, zur U-Bahn 1,1 km) im Mittel einen Stellplatzschlüssel von 0,6 Stellplätze je Wohneinheit haben (SenStadt, 2023b) (GESOBAU, 2022). Anders ist es im Neubauquartier Waterkant-Spandau in der Daumstraße, wo ein Schlüssel von nur 0,44 bei einer Entfernung zur nächsten U-Bahn Station von rund 1,8 km geplant ist oder in der Cité Foch in Reinickendorf mit einem Schlüssel von 0,49 pro WE, hier ist der nächste S-Bahnhof rund 750 m entfernt (WBM, 2023) (Stadtraum, 2024). Für die Quartiere wurden jeweils Mobilitätskonzepte erarbeitet und Maßnahmen, wie Kooperationen mit Jelbi, umgesetzt, um den MIV zu entlasten und den Umweltverbund zu stärken.



**Abb. 24: Lage aktueller Wohnbauvorhaben**  
Darstellung: GP, 2024a, Datengrundlage: SenStadt, 2023a

### Elektromobilität

Um die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu reduzieren, ist ein wichtiger Baustein ein Wechsel zu umweltverträglichen / umweltschonenden Antriebsformen. Um diesen Wechsel zu schaffen, bedarf es eines dichten Netzes an Ladepunkte für E-Fahrzeuge, insbesondere auch im direkten Wohnumfeld. Mit Ausnahme eines einzelnen Ladepunktes für Fahrzeuge der BlmA existieren in der Siedlung Düppel bisher jedoch keine Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge. Die nächsten öffentlichen Ladepunkte befinden sich beim Edeka-Markt an der Potsdamer Chaussee, rund 400 m nördlich der Siedlung in der Nikolasstraße oder rund 1 km südöstlich der Siedlung in der Berlepschstraße.

### Zusammenfassung Situation Kfz-Verkehr und Pkw-Parken



#### **Stärken und Chancen**

- Netzeinbindung - Mit der B1 / Potsdamer Chaussee ist eine direkte und komfortable Straßenverkehrsanbindung gegeben.
- Quartierserschließung – Die Straßen innerhalb der Siedlung zur innerquartierlichen Erschließung sind gut ausgebaut. Es gibt keine Durchgangsverkehre.
- Stellplätze – Der zukünftige Stellplatzschlüssel liegt über dem vergleichbarer Wohnbau- / Nachverdichtungsprojekte.
- Schrittweise Umsetzung - Insbesondere in Bezug auf die Stellplatzsituation bietet der Umstand, dass die Neubauvorhaben sukzessive umgesetzt werden, die Möglichkeit die Anpassungsprozesse schrittweise durchzuführen.



## Schwächen und Herausforderungen

- Verkehrliche Situation Lissabonallee - Entlang der Lissabonallee existiert eine Reihe von verkehrlich auffälligen Punkten. Dies betrifft die nicht vorhandene Übereinstimmung zwischen baulicher und verkehrsrechtlicher Situation in den Rechts-Vor-Links geregelten Kreuzungen (unübersichtliche Knotenpunktsituation (Am Rohrgarten) in Verbindung mit Schülerverkehr), Überlastungen des Knotenpunktes Lissabonallee / Lindenthaler Allee und die Nutzung durch Schleichverkehre.
- Diskrepanz zwischen Anzahl von Fahrzeugen und Stellplätzen - Entsprechend des bestehenden großzügigen Stellplatzangebotes gibt es in der Siedlung momentan eine relativ hohe Anzahl von privaten Kfz. Mit dem Zuzug von neuen Anwohnenden werden zudem bei einem gleichzeitigen Wegfall von Stellplätzen weitere Fahrzeuge hinzukommen, sodass es zu Nutzungskonflikten kommen kann / wird. Zukünftig wird nicht für jede Wohnung ein eigener privater Stellplatz zur Verfügung stehen.
- Ladeinfrastruktur - Es gibt bisher keine E-Ladeinfrastruktur in bzw. im direkten Umfeld der Siedlung.
- Einschränkungen / negative Auswirkungen durch Bautätigkeit - Auch die Bauphase kann den Alltag der Anwohnenden negativ beeinflussen. Neben Immissionen (v.a. Baulärm) betrifft dies auch eingeschränkte Erreichbarkeiten und zusätzliche Verkehrsbelastungen.

## Mit diesen Maßnahmen soll der Kfz-Verkehr verträglich gesteuert werden ...

| M1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Anpassungen im öffentlichen Straßenverkehrsnetz |            |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------|-----------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                 |            |           |
| Angehobener Knotenpunktbereich (CCO 1.0)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                 |            |           |
| Ziele / Effekte                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                 |            |           |
| F2c Umbau von Knotenpunkten und Maßnahmen gegen Durchgangsverkehr                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                 |            |           |
| F2d Schutz von vulnerablen Verkehrsteilnehmenden (Fuß- und Radverkehr), Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit, Beschleunigung des Busverkehrs.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                 |            |           |
| F2e Erhöhung der Sicherheit und des Komforts im Rad- und Fußverkehr, Attraktivierung des ÖPNV                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                 |            |           |
| Maßnahmenvorschläge                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                 |            |           |
| M1a <u>Anpassung des Knotenpunktes Lissabonallee / Am Rohrgarten</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                 |            |           |
| An diesem Knoten sollte die Harmonisierung von baulicher und verkehrsrechtlicher Situation erreicht werden.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                 |            |           |
| Option A: Verkehrsrechtliche Anpassung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                 |            |           |
| Als kostengünstige Lösung kann die Lissabonallee aus der Tempo-30-Zone herausgenommen und stattdessen als einfache Tempo-30-Straße angeordnet werden (Anordnungsgrund z.B. als hochfrequentierter Schulweg). Aufbauend darauf kann die Lissabonallee als vorfahrtsberechtigzte Straße ausgewiesen werden, was der aktuellen baulichen Situation entspricht.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                 |            |           |
| Option B: Bauliche Anpassung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                 |            |           |
| Teurer aber im Hinblick auf den gewünschten Straßencharakter und das Geschwindigkeitsniveau zielführender ist die bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes, indem z.B. das Fahrbahnniveau des gesamten Knotens bis hinter die drei jeweiligen Mittelinseln angehoben und mit einem anderen Material (Pflaster) befestigt wird.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                 |            |           |
| M1b <u>Regulierung des Durchgangsverkehrs</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                 |            |           |
| Eine Reduzierung des Schleichverkehrs auf der Lissabonallee muss den Busbetrieb weiterhin ermöglichen. Gegenüber verkehrsrechtlichen Anordnungen (Anlieger- und Linienbusverkehr frei) sind bauliche Lösungen vorzuziehen, da diese nicht überwacht und durchgesetzt werden müssen. Modale Filter, die den Busverkehr passieren lassen, wie versenkbare Poller oder Busschleusen, sind in Berlin voraussichtlich nicht umsetzbar. Eine Möglichkeit wären eine oder mehrere Einengungen der Fahrbahn im Verlauf der Lissabonallee auf die Breite eines Fahrstreifens. Damit kann die Attraktivität der Straße für den Schleichverkehr deutlich gesenkt werden, da eine schnelle Durchfahrt ohne Halte unwahrscheinlicher wird. |                                                 |            |           |
| M1c <u>Anpassung des Knotenpunktes Lissabonallee / Lindenthaler Allee</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                 |            |           |
| Von Anwohnenden wurde von Situationen berichtet, in denen insbesondere im Berufsverkehr das Linksabbiegen aus der Lissabonallee aufgrund eines hohen Verkehrsaufkommens auf der Lindenthaler Allee auch für Busse der BVG nur schwer möglich war. Mögliche weitergehend zu untersuchende / zu prüfende Optionen wären hier das Einrichten einer Lichtsignalanlage (Ampel) oder, mit hohem baulichen und finanziellen Aufwand, eines Kreisverkehrs.                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                 |            |           |
| Umsetzungs-<br>zeitraum                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Akteure / Beteiligte                            | Zielgruppe | Priorität |
| langfristig                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Bezirk Steglitz-Zehlendorf,<br>SenMVKU          | alle       | hoch      |

| M2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                      | Steuerung private Stellplatzvermietung |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------------------------|-----------|
| Ziele / Effekte                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                      |                                        |           |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Vergabe der BlmA-eigenen Stellplätze anhand festgelegter Kriterien</li><li>• gezielte und transparente Vergabe der Stellplätze, Berücksichtigung von Personen mit besonderem Bedarf</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                      |                                        |           |
| Maßnahmen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                      |                                        |           |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Entwurf eines Stellplatzvergabe-Konzeptes</u><br/>Für den Umgang mit der reduzierten Anzahl an Stellplätzen sollte ein Vergabekonzept erarbeitet werden, welches das (Vor-)Recht auf einen Stellplatz an konkrete Kriterien knüpft. Diese könnten zum Beispiel sein:<ul style="list-style-type: none"><li>- maximal ein Stellplatz pro Haushalt</li><li>- Bevorrechtigung bei vorliegendem Schwerbehindertenausweis</li><li>- Bevorrechtigung für gemeinsam genutzte Fahrzeuge (siehe auch Maßnahme M3)</li><li>- Bevorrechtigung für E-Fahrzeuge</li><li>- Mieter*innen die Einsatzkraft im in Notdienst sind</li><li>- Familien</li><li>- Berücksichtigung der Wohndauer</li></ul></li></ul> <p>Ein vergleichbares Vorgehen nutzt die Wohnungsbaugenossenschaft „Neues Berlin“, die Bewerberlisten führt und die Stellplätze nach Wartelisten vergibt (<a href="https://www.neues-berlin.de/wohnen/stellplatzvergabe">https://www.neues-berlin.de/wohnen/stellplatzvergabe</a>). Auch in der Lincoln-Siedlung in Darmstadt werden die Stellplätze über ein zentrales Stellplatzmanagement und Ranking vergeben, welches auf Grundlage einer abgestimmten und öffentlich einsehbaren Vergabeverordnung ermittelt wird (<a href="https://www.quartiermobil-darmstadt.de/wp-content/uploads/2020/01/20190909_FAQ_neu_1.pdf">https://www.quartiermobil-darmstadt.de/wp-content/uploads/2020/01/20190909_FAQ_neu_1.pdf</a>).</p> |                      |                                        |           |
| Umsetzungs-zeitraum                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Akteure / Beteiligte | Zielgruppe                             | Priorität |
| kurzfristig                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | BlmA                 | Anwohnende                             | hoch      |

| M3                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Vorrüstung für Ladeinfrastruktur für E-Autos                                                                     |              |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-----------|
| <b>Ziele / Effekte</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                  |              |           |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Vorbereitung der Einrichtung von Ladepunkten für E-Fahrzeuge</li><li>• lokale Reduzierung von THG-Emissionen</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                  |              |           |
| <b>Maßnahmen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                  |              |           |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Versorgung der bestehenden Stellplatzanlagen mit Zugang zum Stromnetz</u><br/>Das Schaffen der Voraussetzung zur Errichtung von Ladepunkten erlaubt Mieter*innen den Wechsel zur E-Mobilität. Um den verbleibenden Kfz-Verkehr so nachhaltig wie möglich betreiben zu können, sollen daher alle Stellplätze Zugang zum Stromnetz bekommen. Mieter*innen können dann einen Ladepunkt einrichten.<sup>5</sup></li><li>• <u>Schaffung der Voraussetzungen für die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur auch im öffentlichen Straßenraum</u></li></ul> |                                                                                                                  |              |           |
| Umsetzungs-<br>zeitraum                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Akteure / Beteiligte                                                                                             | Zielgruppe   | Priorität |
| mittelfristig                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | BlmA, Strom Berlin (im Wohnumfeld)<br><br>Bezirk Steglitz-Zehlendorf, Strom Berlin (im öffentlichen Straßenraum) | PKW-Fahrende | hoch      |

<sup>5</sup> Nach §8 Abs. 2 GEIG besteht bei einem erheblichen Umbau von Wohnanlage mit mehr als 10 Außenstellplätzen eine Pflicht zur Ausstattung aller Stellplätze mit einer Stromleitung für E-Ladeinfrastruktur, wenn die Stellplätze von dem Umbau mit eingeschlossen sind. Gleiches gilt nach §6 GEIG auch bei neuen Wohngebäuden, die an mehr als fünf Stellplätze grenzen.

M4

Strukturierung des privaten Stellplatzangebotes



**Übergroße Erschließungsfläche Bestandsstellplatz ( GP, 2024b) Beispiel für die Integration von Fahrradabstellanlagen auf Stellplatzflächen**

**Ziele / Effekte**

- Einordnen von zusätzlichen Stellplätzen auf vorhandenen Flächen
- Optimierung der Flächennutzung
- Reduzierung des Stellplatzwegfalls

**Maßnahmen**

**M4a Reduzierung der Flächenversiegelung**

Eine Vielzahl der privaten Bestandsparkplätze verfügt über Erschließungsgassen, die mit bis zu 8 m Breite überdimensionierte sind. Entsprechend der Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR) sollen 5,60 m vorgesehen werden (FGSV, 2023). Durch ein Versetzen / Neumarkierung der gebäudezugewandten Parkstände können Flächen für Radabstellanlagen (Maßnahme R1a) gewonnen oder der Anteil versiegelter Flächen insgesamt reduziert werden.

**M4b Einordnen zusätzlicher Stellplätze**

Insbesondere im Bereich der Parkplatzzufahrten können die breiten Fahrgassen genutzt werden, um zusätzliche Längsparkstände einzuordnen / zu markieren und so die Zahl verfügbarer Stellplätze zu erhöhen. Weiterhin muss im Zuge des Rückbaus von Stellplätzen im Rahmen der Neubebauung die Erschließung u.a. für Pflegedienste sichergestellt sein.

**M4c Optional – Aktivierung Stellplatzanlage Lissabonallee (örtl. der Kita)**

Die Stellplatzanlage mit 28 Stellplätzen ist derzeit nicht nutzbar, könnte bedarfsbezogen jedoch als Kompensationsmaßnahme aktiviert werden (derzeit in Klärung).

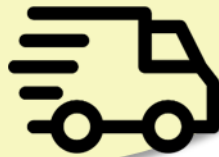
| Umsetzungs-<br>zeitraum    | Akteure / Beteiligte | Zielgruppe | Priorität |
|----------------------------|----------------------|------------|-----------|
| kurz- bis<br>mittelfristig | BlmA                 | Anwohnende | sehr hoch |

| M5                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Privates Car-Sharing                                          |                               |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------|
| <b>Ziele / Effekte</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                               |                               |           |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Mieter*innen teilen sich einen privaten PKW</li><li>• Effizientere Auslastung vorhandener PKW und Verminderung der Stellplatznachfrage</li><li>• Reduzierter Flächenverbrauch für das PKW-Parken</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                               |                               |           |
| <b>Maßnahmen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                               |                               |           |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Gemeinsame Nutzung privater PKW</u><br/>Insbesondere innerhalb klar definierter Gruppen, innerhalb derer Personen einen persönlichen Bezug zueinander haben, ist privates Carsharing eine gute Möglichkeit, die Anzahl der PKW insgesamt zu reduzieren, einer besseren Auslastung der verbleibenden PKW zu erreichen und die Kosten des PKW-Besitzes auf mehrere Schultern zu verteilen. Verschiedene Plattformen unterstützen dabei, indem sie die Versicherung sicherstellen und Kommunikationskanäle bieten.<br/><br/>Unter anderem folgende Anbieter unterstützen bei der gemeinsamen Nutzung von Privatfahrzeugen:<br/><br/><u>Leih dir mein Auto</u><br/>Autobesitzer*innen können ihr Auto einem selbst festgelegten Kreis anderer Personen zur Verfügung stellen, Versicherungen werden gestellt. <a href="https://leihdirmeinauto.de/nachbarschaften">https://leihdirmeinauto.de/nachbarschaften</a><br/><br/><u>WeeShare</u><br/>Teilen von privaten Gegenständen, wie Autos, innerhalb eines festgelegten Personenkreises oder allen WeeShare-Nutzenden. Kostenverteilung kann flexibel gestaltet werden, Versicherung muss selbst organisiert werden. <a href="https://www.weeshare.com/de/blog/auto-teilen">https://www.weeshare.com/de/blog/auto-teilen</a><br/><br/><u>SnappCar</u><br/>Fahrzeuge werden allen SnappCar-Nutzenden zur Verfügung gestellt, die Möglichkeit zur schlüssellosen Übergabe besteht. Automatische Mietpreisgestaltung durch SnappCar, Versicherung wird gestellt. <a href="https://www.snappcar.de/wie-es-funktioniert">https://www.snappcar.de/wie-es-funktioniert</a></li></ul> |                                                               |                               |           |
| Umsetzungs-zeitraum                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Akteure / Beteiligte                                          | Zielgruppe                    | Priorität |
| kurzfristig                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Interessierte / mitwirkungsbereite Mieter*innen / Initiativen | mitwirkungsbereite Anwohnende | niedrig   |



**Abb. 25: Maßnahmenplan Handlungsfeld MIV- / Kfz-Verkehr**  
Darstellung: (GP, 2024a)

Der Dienstleistungs- (v.a.  
Pflegedienste) und  
Lieferverkehr funktioniert  
reibungslos.



## Handlungsfeld - Liefer- und Dienstleistungsverkehr

### Das sind die Ziele ...

- Für Liefer- und Dienstleistungsverkehre stehen Flächen zur Verfügung, sodass es nicht zu regelwidrigem Parken kommt.
- Die Abgabe und der Empfang von Paketen sind zeitlich flexibel an Paketstationen möglich.

## So ist die Situation aktuell ...

Entsprechend der allgemeinen Entwicklung gibt es auch in der Siedlung Düppel regelmäßige Lieferverkehre der Post und anderer (Paket-)Lieferdienste. Die nächsten beiden Packstationen sind rd. 700 m entfernt und befinden sich direkt am EDEKA Markt in der Potsdamer Chaussee 80. In ähnlicher Entfernung liegt eine Postfiliale. In der Siedlung selbst ist weder ein Briefkasten noch eine Paketstation vorhanden.

Der Dienstleistungsverkehr in der Siedlung Düppel ist zudem geprägt durch Pflegedienstleistungen. Neben einzelnen Privatpersonen werden in der Siedlung auch rund 21 Wohneinheiten von Pflege-WGs bewohnt, einige mit Bindung an Kfz-Stellplätze. Am südlichen Ende der Edwin-C.-Diltz-Straße befinden sich 8 Wohneinheiten und 2 Stellplätze, in der östlichen Hälfte der Charles-H.-King-Straße sind es 7 Wohneinheiten und ein Stellplatz und im nördlichen Teil der Lissabonallee sind es 6 Wohneinheiten sowie ein Stellplatz, die zu Pflegezwecken angemietet sind. Hier bedarf es besonderer Berücksichtigung bzgl. der Erreichbarkeit.

## Zusammenfassung Anforderungen an den Liefer- und Dienstleistungsverkehr

- regelmäßige Fahrten durch Liefer- und Pflegedienste
- zu berücksichtigende funktionale Ansprüche der Pflegeeinrichtungen

## Mit diesen Maßnahmen soll der Liefer- und Dienstleistungsverkehr gut funktionieren ...

| D1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Parkmöglichkeiten für Pflege- und Lieferdienste |                                          |               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------|---------------|
| <b>Ziele / Effekte</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                 |                                          |               |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Vorhalten von Parkplätzen</li><li>• Reduzierung von Falschparken</li><li>• Sicherstellung der Erreichbarkeit, Erhöhung der Verkehrssicherheit</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                 |                                          |               |
| <b>Maßnahmen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                 |                                          |               |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Schaffen von Kurzzeitparkplätzen für Pflege- und Lieferdienste</u><br/>Um Pflege- und Lieferdiensten die Möglichkeit zu geben, ihre Arbeit effektiv durchzuführen ohne regelwidrig und behindernd oder gefährden zu halten und zu parken, sollen Kurzzeitparkplätze vorgehalten werden. Um eine weitere Reduzierung von Parkraum für die Anwohnenden zu vermeiden, kann die Parkdauerbegrenzung auf die Zeit zwischen 7:00 Uhr und 17 Uhr begrenzt werden oder zusätzliche Haltebereiche, im öffentlichen Straßenraum oder auf Privatflächen, ausgewiesen werden. Insbesondere im Umfeld der Neubauten gilt es, diese Anforderungen mit Blick auf den Rückbau von Stellplatzanlagen zu berücksichtigen und den Wegfall aller Stellplätze zu vermeiden.</li></ul> |                                                 |                                          |               |
| Umsetzungs-<br>zeitraum                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Akteure / Beteiligte                            | Zielgruppe                               | Priorität     |
| mittelfristig                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | BlmA, Bezirk Steglitz-Zehlendorf                | Gewerbliche Dienstleister,<br>Anwohnende | <b>mittel</b> |

## D2 Integration von Paketstationen



White Label Paketstation (GP, 2024b)

### Ziele / Effekte

- Bereitstellung von Paketstationen innerhalb der Siedlung
- Reduktion von Wegen zu Paketshops u.Ä., Verringerung von Lieferverkehren
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Komforts

### Maßnahmen

#### D2a Errichtung einer Packstation zur Abholung und Versendung von Paketen

Mit einer Errichtung einer Packstation im Siedlungsgebiet können die Lieferwege von Paketzustellern verkürzt und die Aufenthaltsdauer im Gebiet reduziert werden. Die Siedlung profitiert dabei durch weniger Behinderungen und mehr Sicherheit auf den siedlungsinternen Straßen. Paketstationen können von einzelnen Anbietern aufgestellt und genutzt werden (z.B. DHL Packstation) oder als „White Label“-Station (z.B. myflexbox oder OneStopBox) allen Anbietern offen stehen.

#### D2b Einbindung von Click- und Collect Systemen

Über Click- und Collect Konzepte können Waren von allen Lieferanbietern, aber auch von teilnehmenden Einzelhändlern, Supermärkten usw. an eine zentrale Station oder ein Geschäft im Siedlungsbereich gesendet werden.

| Umsetzungs-zeitraum | Akteure / Beteiligte   | Zielgruppe | Priorität |
|---------------------|------------------------|------------|-----------|
| kurzfristig         | Private Anbieter, BlmA | Anwohnende | mittel    |

## Liefer- und Dienstleistungsverkehr

**D1** Parkmöglichkeiten für Pflege- und Lieferdienste

**D2** Integration von Paketstationen



**Abb. 26: Maßnahmenplan Liefer- und Dienstleistungsverkehr**  
Darstellung: (GP, 2024a)

## Maßnahmenübersicht

| Mobil sein und bleiben - von Jung bis Alt |                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                  |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Leitlinien                                |  <p>Alle Maßnahmen werden durch intensive Kommunikation mit den Anwohnenden begleitet.</p> |  <p>Alle Personen können sich komfortabel, sicher und barrierefrei zu Fuß in der Siedlung Düppel bewegen.</p> |  <p>Die Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel ist für alle Anwohnenden sicher und komfortabel möglich.</p> |  <p>Der ÖPNV steht als ein komfortables und zuverlässiges Verkehrsmittel für alle Anwohnenden zur Verfügung.</p> |  <p>Der private Pkw hat weiterhin seine Berechtigung, verbesserte Angebote des Umweltverbundes und neue Sharing-Angebote entlasten den MIV, Elektromobilität wird unterstützt.</p> |  <p>Der Dienstleistungs- (v.a. Pflegedienste) und Lieferverkehr funktioniert reibungslos.</p> |
| Maßnahmenbündel                           | Kommunikation & Beteiligung                                                                                                                                                 | Fußverkehr                                                                                                                                                                                     | Radverkehr                                                                                                                                                                                            | ÖPNV & Sharing                                                                                                                                                                                      | Kfz-Verkehr (MIV) & Car-Sharing                                                                                                                                                                                                                                       | Dienstleistungs- & Lieferverkehre                                                                                                                                                |
| Maßnahmenbezeichnung                      | K1 - Information der Mieter*innen über Mobilitätsangebote                                                                                                                   | F1 - Ertüchtigung des privaten Wegenetzes                                                                                                                                                      | R1 - Radabstellanlagen im Wohnumfeld                                                                                                                                                                  | Ö1 - Einrichtung Jelbi-Stationen und Jelbi-Punkte                                                                                                                                                   | M1 - Anpassungen im öffentlichen Straßenverkehrsnetz                                                                                                                                                                                                                  | D1 - Parkmöglichkeiten für Pflege- und Lieferdienste                                                                                                                             |
| Zuständigkeit                             | BlmA                                                                                                                                                                        | BlmA                                                                                                                                                                                           | BlmA                                                                                                                                                                                                  | BVG / BlmA                                                                                                                                                                                          | SenMVKU, BA S-Z                                                                                                                                                                                                                                                       | BlmA, BA S-Z                                                                                                                                                                     |
| Priorität                                 | hoch                                                                                                                                                                        | hoch                                                                                                                                                                                           | sehr hoch                                                                                                                                                                                             | hoch                                                                                                                                                                                                | hoch                                                                                                                                                                                                                                                                  | mittel                                                                                                                                                                           |
| Maßnahmenbezeichnung                      | K2 - weitere Kommunikation zu den Themen Verkehr & Mobilität                                                                                                                | F2 - Ertüchtigung des öffentlichen Wegenetzes im Umfeld                                                                                                                                        | R2 - Radinfrastruktur im Umfeld der Siedlung                                                                                                                                                          | Ö2 - Verbesserung des Busangebotes                                                                                                                                                                  | M2 - Steuerung private Stellplatzvermietung                                                                                                                                                                                                                           | D2 - Integration von Paketstationen                                                                                                                                              |
| Zuständigkeit                             | BlmA                                                                                                                                                                        | BA S-Z                                                                                                                                                                                         | BA S-Z                                                                                                                                                                                                | SenMVKU, BVG                                                                                                                                                                                        | BlmA                                                                                                                                                                                                                                                                  | BlmA                                                                                                                                                                             |
| Priorität                                 | hoch                                                                                                                                                                        | mittel                                                                                                                                                                                         | hoch                                                                                                                                                                                                  | hoch                                                                                                                                                                                                | hoch                                                                                                                                                                                                                                                                  | mittel                                                                                                                                                                           |
| Maßnahmenbezeichnung                      | K3 - Errichtung von Mobilitätsmonitoren                                                                                                                                     | F3 - Abstellmöglichkeiten für Rollatoren und Kinderwagen                                                                                                                                       | R3 - B+R am S-Bahnhof Mexikoplatz                                                                                                                                                                     | Ö3 - Ausbau des SPNV                                                                                                                                                                                | M3 - Vorrüstung Ladeinfrastruktur für E-Autos                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                  |
| Zuständigkeit                             | BlmA                                                                                                                                                                        | BlmA                                                                                                                                                                                           | InfraVelo                                                                                                                                                                                             | u.a. SenMVKU, MIL Bbg.                                                                                                                                                                              | BlmA / BA S-Z                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                  |
| Priorität                                 | niedrig                                                                                                                                                                     | hoch                                                                                                                                                                                           | sehr hoch                                                                                                                                                                                             | sehr hoch                                                                                                                                                                                           | hoch                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                  |
| Maßnahmenbezeichnung                      |                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                | R4 - Schrottrradmanagement in der Siedlung                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                     | M4 - Strukturierung privates Stellplatzangebot                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                  |
| Zuständigkeit                             |                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                | BlmA                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                     | BlmA                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                  |
| Priorität                                 |                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                | hoch                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                     | sehr hoch                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                  |
| Maßnahmenbezeichnung                      |                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                | R5 - Lastenradangebot für Mieter*innen                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                     | M5 - Privates Car-Sharing                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                  |
| Zuständigkeit                             |                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                | BlmA                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                     | Mieter*innen                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                  |
| Priorität                                 |                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                | mittel                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                     | niedrig                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                  |

Darstellung: GP, 2024a

# Mobilitätskonzept für die Siedlung Düppel - Maßnahmenvorschläge



## Fußverkehr

- F1a Ausbau von Wegen im Untersuchungsgebiet
- F1b Ausstattung von Treppen und Stufen mit Geländern
- F1c Nachrüstung Rampenanlagen
- F2a Neu-/Ausbau von Wegen zur Bushaltestelle Potsdamer Chaussee
- F2b Barrierefreier Ausbau der Querungshilfen

## Radverkehr

- R1a Errichten gesicherter Radabstellanlagen für Bestandsmieter\*innen (Potenzieller Standort zur Prüfung)
  - Modul S
  - Modul M
  - Modul L
  - Modul Sonderräder
- R1b Herstellen barrierefreier Zugänge zu Kellerräumen (Potenzieller Standort zur Prüfung)
- R2a Instandsetzungsmaßnahmen
- R2b Neubau Radinfrastruktur
- R5 Bereitstellung von Lastenrädern für Mieter\*innen (Potenzieller Standort zur Prüfung)

## MIV / Kfz-Verkehr

- M1a Anpassung des Knotenpunktes Lisabonallee / Am Rohrgarten
- M2b Regulierung des Durchgangsverkehrs
- M1c Anpassung des Knotenpunktes Lisabonallee / Lindenthaler Allee
- M4a Reduzierung der Flächenversiegelung privater Stellplatzflächen
- M4b Markierung zusätzlicher Stellplätze
- M4c Optional: Aktivierung Stellplatzanlage Lisabonallee
- Durchfahrtsverbot beibehalten

## ÖPNV & Sharing

- Ö1a Einrichten von Jelbi-Stationen
- J Jelbi-Station
- Für Jelbi reservierte Stellplätze
- Ö1b Einrichten von Jelbi-Punkten
- J Jelbi-Punkt (keine Pkw)
- Ö2c Ausbau barrierefreier Bushaltestellen

## Liefer- und Dienstleistungsverkehr

- D1 Parkmöglichkeiten für Pflege- und Lieferdienste
- D2 Integration von Paketstationen
- Maßnahmen in Verantwortung der BImA
- Maßnahmen in Zuständigkeit von Steglitz-Zehlendorf/SenMVKU

## Planung (Kusus + Kusus Architekten)

- Neubau Wohngebäude
- III+I Aufstockung bestehender Baukörper
- durch Neubau wegfallende Spielplatzflächen

## Bestand

- Bestandsgebäude
- private Grünfläche
- Fahrbahn
- für Sonderfahrzeuge befahrbares Rasengitter (Feuerwehr)
- Stellplatzfläche
- Weg
- Radweg
- Bushaltestelle
- Müllplatz
- öffentliche Grünfläche
- Bäume
- Böschung
- Spielplatzfläche
- Pflege WG
- Grundstückseinfriedung
- Zuwegung
- Untersuchungsgebiet

# WEITERE INTERESSANTE FAKTEN UND ANALYSEN



### 3. WEITERE INTERESSANTE FAKTEN UND ANALYSEN

#### Zielortanalyse

Die Zielortanalyse untersuchte wichtige Zielorte in der näheren Umgebung des Siedlungsbereichs hinsichtlich ihrer Erreichbarkeit. Dies sind Schulen, Stadt- bzw. Ortsteilzentren als wichtige Orte der Versorgung, Anbindungspunkte an den SPNV, Einkaufsmöglichkeiten und Orte der Naherholung. Zudem werden mit den Hauptbahnhöfen Berlins und Potsdams beispielhaft weiter entfernt liegende Ziele bezüglich ihrer Erreichbarkeit untersucht. Ausgangspunkt war immer das Zentrum der Siedlung Düppel. Die Bewertung der Erreichbarkeit bezieht sich auf das zu erwartende Mobilitätsverhalten von Personen ohne körperliche Einschränkungen. Da Art und Ausmaß von Mobilitätseinschränkungen stark variieren können, werden diese im Rahmen der Zielortanalyse nicht näher betrachtet.

#### Erreichbarkeit von Zielen im Nahbereich

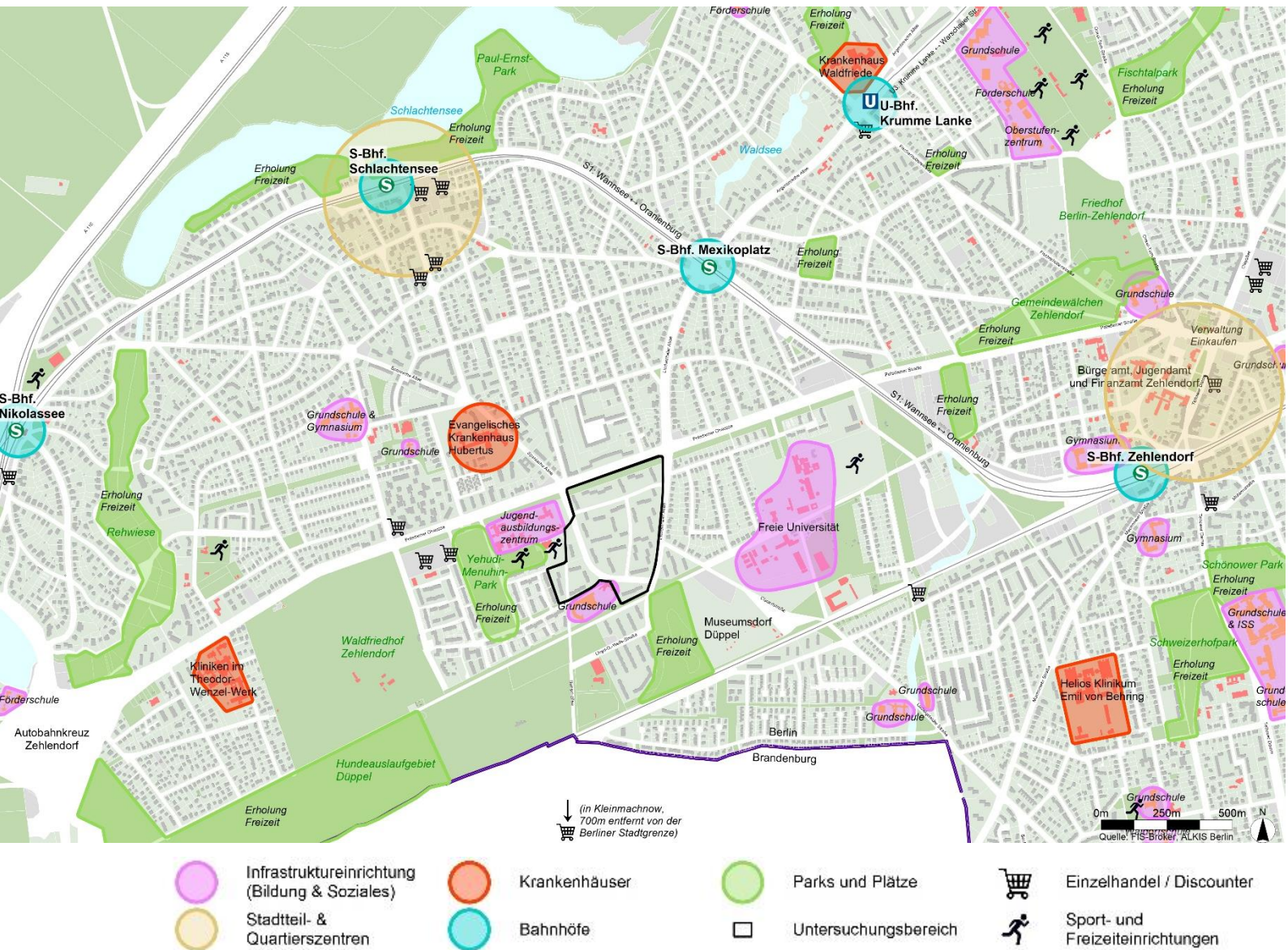
Aus der Untersuchung ging hervor, dass einige Zielort, wie bspw. Grundschulen und Freizeitangebote, in wenigen Minuten zu Fuß erreichbar sind, wie etwa die Anna Essinger Grundschule, Sportanlagen Lissabonallee oder der Yehudi-Menuhin-Park. Der nächste Supermarkt zur Nahversorgung liegt rund 1 km entfernt westlich der Siedlung an der Potsdamer Chaussee und ist somit ebenfalls gut zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar. Neben der Möglichkeit das Fahrrad zu nutzen, besteht auch eine direkte Busanbindung im 10-Minuten-Takt. Die Fahrzeit zum EDEKA-Markt mit dem Rad oder dem Kfz ist ähnlich lang (rd. 3-5 Minuten).

Die umliegenden Orts- bzw. Stadtteilzentren (in Abb. 27 gelb hervorgehoben) mit wichtigen Versorgungsfunktionen (v.a. Einzelhandel, Dienstleistung, Gesundheit und Soziales) sind rund 2 bis 2,5 km entfernt. Somit würden zu Fuß etwa 30 Minuten zum Ortsteilzentrum Breisgauer Straße oder gar 35 Minuten zum Ortsteilzentrum nahe dem S-Bahnhof Zehlendorf benötigt werden. Die Erreichbarkeit mit dem Rad ist mit Reisezeiten von etwa 10 Minuten sehr gut, die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ist aufgrund von fehlenden direkten Anbindungen deutlich weniger attraktiv. Die Fahrzeit mit einem Kfz ist auch auf diesen Strecken mit der für das Rad vergleichbar.

#### Erreichbarkeit entfernt liegender Ziele

Zum Erreichen weiter entfernt liegender Orte ist insbesondere die Anbindung an den SPNV von großer Bedeutung. Die Siedlung Düppel liegt nicht im direkten Einzugsbereich eines S- oder U-Bahnhofes, der S-Bahnhof Mexikoplatz ist mit rund 1 km Entfernung jedoch insbesondere mit dem Rad in kurzer Zeit erreichbar. Auch eine direkte Busanbindung besteht (10-Minuten-Takt).

Die Reisezeit zum Berliner Hauptbahnhof beträgt nach der BVG-Fahrplanauskunft mit dem ÖPNV insgesamt 40-50 Minuten, die Online-Routenplanung sieht mit dem Rad eine Reisezeit von rund einer Stunde und mit einem PKW, abhängig von der Verkehrslage, rund 40 Minuten vor. Der Potsdamer Hauptbahnhof kann mit dem ÖPNV in 25-35 Minuten erreicht werden, die Fahrtzeit mit dem Rad beträgt rund 45 Minuten und mit einem PKW rund 20 Minuten.



**Abb. 27: Zielorte bzw. Infrastrukturstandorte im Umfeld der Siedlung Düppel**  
Darstellung: GP, 2024a, Datengrundlage: SenStadt, 2019, SenStadt, 2024c

### Fazit Zielortanalyse

- sehr gute bis gute Erreichbarkeit der Ziele im Nahbereich zu Fuß oder mit dem Rad
- Erreichbarkeit der Ziele im Nahbereich mit dem ÖPNV stark abhängig von der Anbindung
- weiter entfernte Ziele in Berlin sind mit ÖPNV und Kfz ähnlich gut erreichbar
- weiter entfernte Ziele außerhalb Berlins (z.B. Potsdam) sind tendenziell per Kfz am besten erreichbar

## Aktuelle soziodemografische Rahmenbedingungen

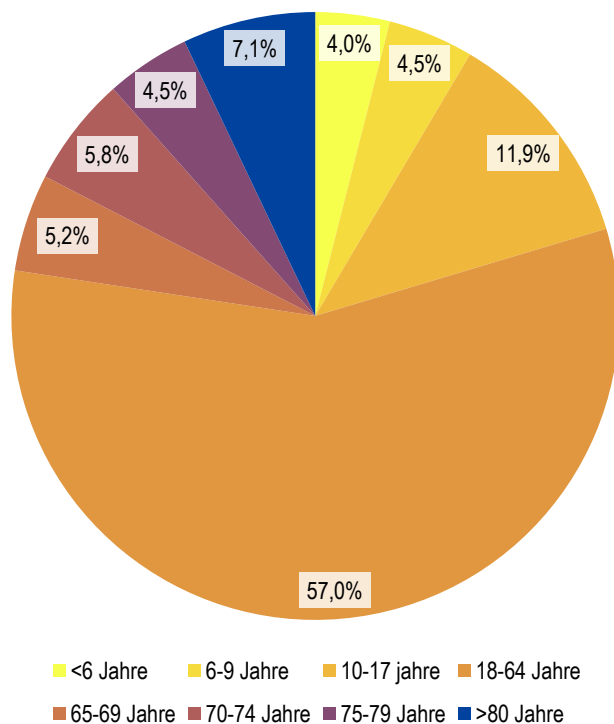
### Einwohner\*innen und Altersstruktur in der Siedlung Düppel

Das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (AfS) stellt anhand der melderechtlichen Registrierungen für das Jahr 2022 die Einwohnerdichte und die Altersstruktur für jeden Straßenblock in Berlin zur Verfügung.

Im Jahr 2022 lebten lt. AfS rd. 1.600 Personen in der Siedlung Düppel.<sup>6</sup> Die Siedlung verfügt über eine mittlere Einwohnerdichte von rd. 100-110 EW /ha. Mit dem geplanten Neubau von rd. 220 Wohnungen wird sich die Einwohnerzahl um ca. 400 Personen erhöhen.<sup>7</sup>

Das Alter spielt in Bezug auf Mobilität eine wichtige Rolle. So ist insbesondere für jüngere Kinder eine klare, übersichtliche und fehlerverzeihende Infrastruktur von Bedeutung. Ältere Kinder und Jugendliche können bis zum 18. Lebensjahr und dem Erlangen eines Führerscheins zudem nur unter der Nutzung des Umweltverbunds selbstständig mobil sein. Bei älteren Menschen steigt zunehmend die Wahrscheinlichkeit von körperlichen Einschränkungen – auch dies hat erheblichen mit Einfluss auf die Mobilität.

Die Verteilung der Altersstruktur in der Siedlung Düppel ist in Abb. 28 dargestellt. Im Vergleich zum Berliner Durchschnitt (64,7 %) sind in Düppel mit 57 % deutlich weniger Menschen im erwerbsfähigen Alter zwischen 18 bis 64 Jahren. Mit 20,4 % ist hingegen die Gruppe der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren stärker vertreten als im Berliner Durchschnitt (16,4 %), gleiches gilt mit 22,6 % für Personen im Renten- und Pensionsalter (Berliner Durchschnitt 18,9 %) (AfS, 2023b).



**Abb. 28: Altersstruktur in der Siedlung Düppel** (GP, 2024a)(AfS, 2023a)

<sup>6</sup> Hinweis: Die Bewohner\*innen der Reihenhäuser im Siedlungsareal westlich der Lissabonallee wurden anteilig herausgerechnet.

<sup>7</sup> ausgehend von der durchschnittlichen Haushaltsgröße des Landes Berlins von 1,87 Personen / Haushalt im Jahr 2023 (lt. Statistischem Bundesamt)

### Mobilitätseinschränkungen

Mobilitätseinschränkungen können zudem unabhängig vom Alter vorhanden sein. In einem regelmäßig erscheinenden Bericht des Deutschen Instituts für Menschenrechte aus dem Jahr 2023 wurde die Zahl mobilitätseingeschränkter Menschen in Berlin diskutiert (DIMRG, 2023). Eine relevante Kennzahl sei der Anteil von Inhaber\*innen eines Schwerbehindertenausweises, dieser habe im Jahr 2021 bei 9,2 % gelegen. Runtergerechnet auf die Siedlung Düppel würden theoretisch rd. 150 Personen und zukünftig rd. 180 Personen über einen Schwerbehindertenausweis verfügen. Auch dies sind für die Mobilität v.a. mit Blick auf Barrierefreiheit und verkehrliche Angebotsqualität relevante Zahlen.

### Sozioökonomische Situation

In Bezug auf die finanzielle, soziale und gesundheitliche Situation der Einwohnenden ist von einem vergleichsweise hohen Niveau auszugehen. So zeigt der Gesundheits- und Sozialindex, welcher von der Senatsverwaltung für Wissenschaft, Gesundheit, Pflege und Gleichstellung anhand von 20 Indikatoren aus den Bereichen Erwerbsleben, soziale Lage und Gesundheit ermittelt wird, für den Planungsraum, in dem die Siedlung Düppel liegt, günstige Bedingungen und zudem eine positive Trendentwicklung (SenWGPG, 2022). Zu den Indikatoren zählen unter anderem die Arbeitslosenquote, der Sozialstatusindex bei der Einschulungsuntersuchung oder die Lebenserwartung.

### **Fazit soziodemografische Einordnung**

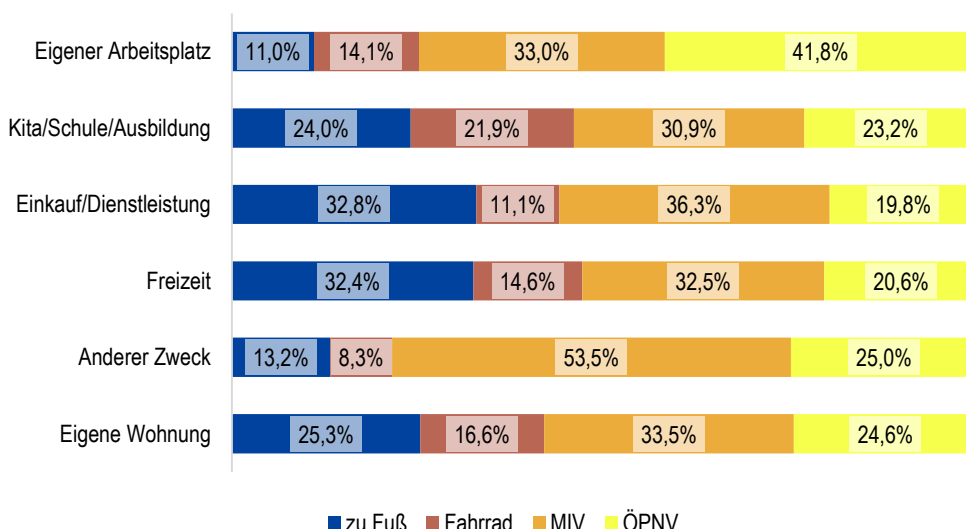
- leicht erhöhter Anteil von jungen und alten Menschen → größere Angewiesenheit auf Umweltverbund und einfache, fehlerverzeihende Infrastruktur
- bei rund 9 % der Anwohnenden muss von dem Vorliegen einer Mobilitätseinschränkung ausgegangen werden
- mittlere Einwohnerdichte bietet Potential für eine gute Auslastung von geteilten Mobilitätsangeboten
- günstige sozioökonomische Situation der Anwohnenden

## Verkehrliche Kennzahlen

### Verkehrsmittelnutzung

Für ein besseres Verständnis des derzeitigen Mobilitätsverhaltens wurden neben den Gesprächen mit den Bewohnenden auch Untersuchungsergebnisse des regelmäßig durchgeführten Forschungsprojekts „Mobilität in Städten – SrV 2018“ der TU Dresden (TU Dresden, 2019) herangezogen. Diese liefern die aktuellsten und umfassendsten Zahlen zur Verkehrsmittelnutzung. Hier wurden u.a. die Verkehrskennzahlen gesamt Berlins als auch er Bezirke erhoben. So wurde für den Bezirk Steglitz-Zehlendorf eine mittlere Wegelänge von 5,9 km ermittelt, was dem Berliner Durchschnitt entspricht. Zum Vergleich: die kürzeste mittlere Wegelänge haben die Bezirke Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg mit 4,7 km, die längste Marzahn-Hellersdorf mit 8,1 km.

Hierbei wurde deutlich, dass für Wege, die außerhalb Steglitz-Zehlendorfs liegen, am häufigsten das eigene Kfz genutzt wird. Die Abb. 29 zeigt auf, zu welchen Wegezwecken welche Verkehrsmittel genutzt werden. Dabei sind große Differenzen in Abhängigkeit vom Wegezweck festzustellen. Auf dem Weg zur Arbeit nutzen die Bewohner\*innen Steglitz-Zehlendorfs vorrangig die öffentlichen Verkehrsmittel und den Individualverkehr, während zu Ausbildungs-, Einkaufs- oder Freizeitwecken ein bedeutend stärkerer Anteil der Bevölkerung zu Fuß oder mit dem Fahrrad sein Ziel erreicht.



**Abb. 29: Verkehrsmittelwahl nach Zweckgruppen (alle Wege) in Steglitz-Zehlendorf**

Darstellung: GP, 2024a, Datengrundlage: TU Dresden, 2019

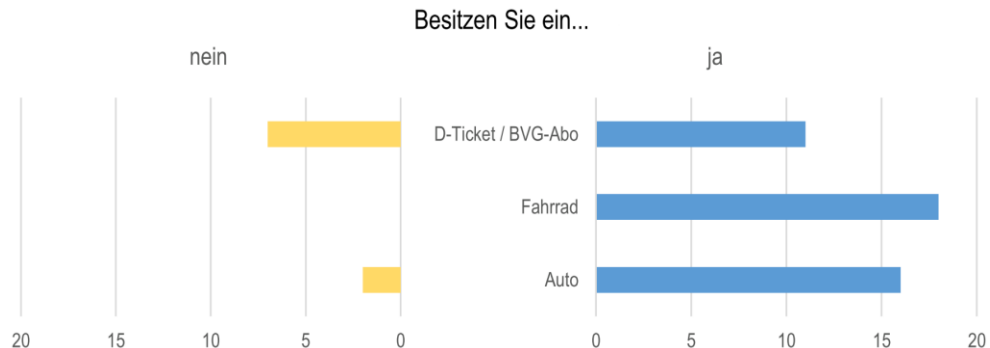
Insgesamt unterscheidet sich die Verkehrsmittelnutzung in Steglitz-Zehlendorf vom Durchschnitt Berlins in der Verkehrsstärke des sogenannten motorisierten Individualverkehrs (MIV). Hier werden je nach betrachtetem Wegetyp 5-10 % mehr Wege mit dem Kfz zurückgelegt als im Berliner Schnitt. Die Anteile der anderen Verkehrsmittel sind entsprechend reduziert. Dies verdeutlicht die Bedeutung des Autos für die Mobilität der Einwohner\*innen im Bezirk.

### Motorisierungsgrad

Eine weitere Kennzahl ist der Motorisierungsgrad, also die Anzahl von gemeldeten PKW pro Person. Im Jahr 2020 war im Vergleich zum Berliner Durchschnitt die PKW-Dichte in Steglitz-Zehlendorf mit 38 privaten PKW pro 100 Einwohner\*innen deutlich höher als in der Gesamtstadt (29 private PKW pro 100 Einwohner\*innen). 2020 waren 116.493 PKW in Steglitz-Zehlendorf gemeldet, was knapp 10% der gesamten Zulassungen von 2020 in Berlin entspricht (AFS, 2021).

### Stichprobe zur Verkehrsmittelverfügbarkeit im Rahmen der Workshop-Veranstaltung

In dem Workshop vom 27.09.2024 wurde von den Teilnehmenden Anwohner\*innen zu Beginn abgefragt, welche Verkehrsmittel Ihnen zu Verfügung stehen.



**Abb. 30: Verkehrsmittelverfügbarkeit unter Workshop-Teilnehmenden (n=18)**

Darstellung: GP, 2024a

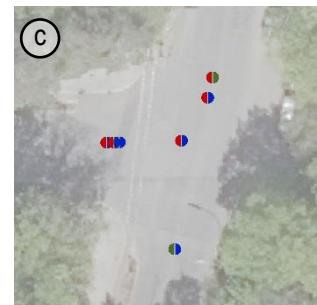
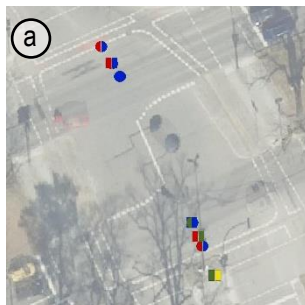
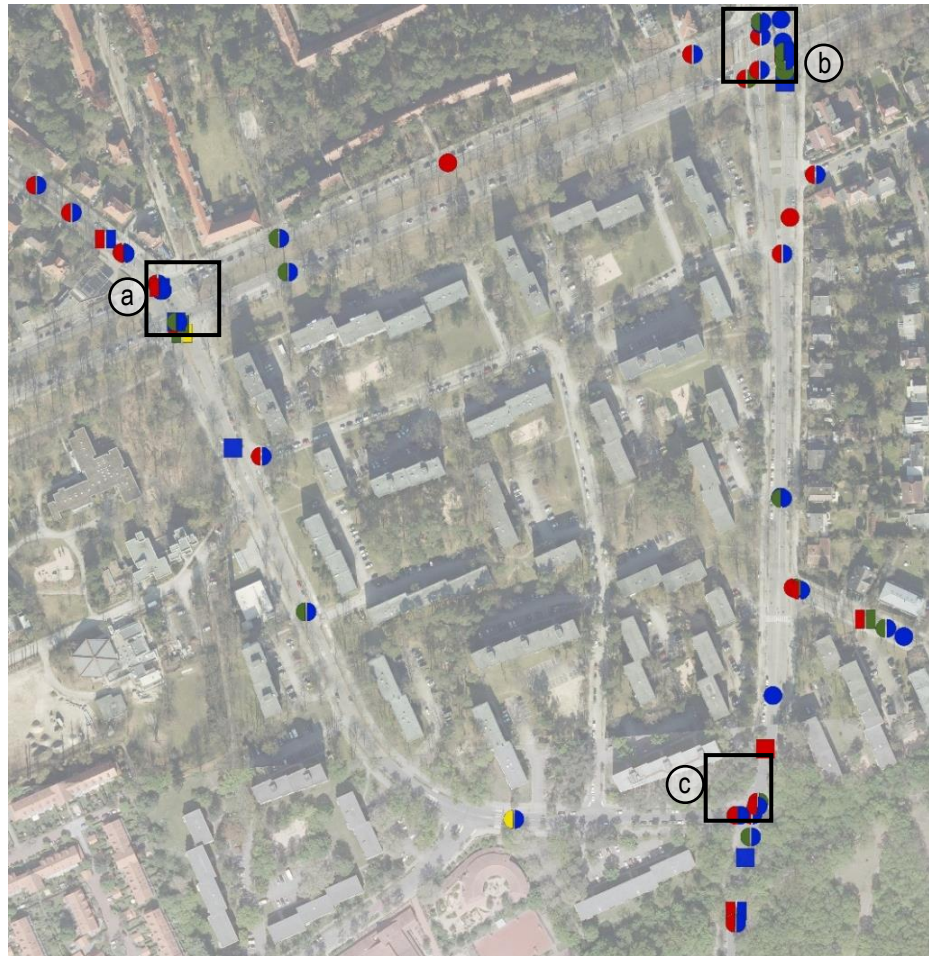
Bei der Betrachtung des Ergebnisses (vgl. Abb. 30) ist zu berücksichtigen, dass es sich mit 18 Teilnehmenden um eine nur sehr kleine Stichprobe handelt, Kinder und Jugendliche waren nicht vertreten.

Neben dem hohen Motorisierungsgrad ist insbesondere bemerkenswert, dass mit mindestens neun Personen rund die Hälfte der Teilnehmenden sowohl über einen eigenen PKW als auch über ein BVG-Abo oder ein Deutschlandticket verfügen.

### Unfallvorkommen

Eine Betrachtung der Unfallvorkommen mit Personenschaden auf den öffentlichen Straßen (Verantwortlichkeit Bezirk bzw. SenMVKU) aus den Jahren 2018 bis 2023 zeigt die übliche Konzentration von Unfällen an Knotenpunkten von Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen. Bei den 69 in Abb. 31 dargestellten Unfällen waren PKW die am häufigsten beteiligte Verkehrsform mit 59 Unfallbeteiligungen, gefolgt vom Radverkehr mit 41 Beteiligungen. Zu Fußgehende waren nur an zwei Unfällen beteiligt, einer davon fand am Fußgängerüberweg (FGÜ) auf Höhe „Am Rohrgarten“ statt. Auf den Straßen im Quartier kam es in den fünf betrachteten Jahren zu keinen Unfällen mit Personenschaden.

In den gekennzeichneten Bereichen a –c besteht Handlungsbedarf bzgl. der Verkehrssicherheit. Die Ursachenuntersuchung sowie die Entwicklung von Lösungsansätzen ist nicht Gegenstand des vorliegenden Mobilitätskonzeptes.



#### Unfallbeteiligte Verkehrsformen

- Radverkehr
- PKW Verkehr
- Fußverkehr
- Sonstiger Verkehr
- Beteiligung verschiedener Verkehrsformen

#### Unfallschwere

- Unfall mit Leichtverletzten
- Unfall mit Schwerverletzten
- ▲ Unfall mit Getöteten

**Abb. 31: Unfälle mit Personenschaden der Jahre 2018 bis 2023**

Darstellung: GP, 2024a, Datengrundlage: StBA, keine Jahresangabe, SenStadt, 2024a

### Fazit verkehrliche Kennzahlen

- Anteil des MIV höher als im Berliner Durchschnitt
- Quartiersstraßen in Bezug auf Unfälle unauffällig, Unfallschwerpunkte an Knotenpunkten des übergeordneten Straßennetzes
- Unfall mit Zufußgehenden an der Querungsstelle „Am Rohrgarten“ trotz Fußgängerüberweg

## ANLAGEN

- Anlage 1 Dokumentation der Workshop-Veranstaltung am 27.09.2024
- Anlage 2 Stellplatzauslastung MIV mittags, 16.05.2024
- Anlage 3 Stellplatzauslastung MIV abends, 13.06.2024
- Anlage 4 Stellplatzauslastung Rad mittags, 16.05.2024
- Anlage 5 Stellplatzauslastung Rad abends, 13.06.2024

## Verweise und Quellen

AG, G. (2022). Smarter unterwegs im Quartier. Abgerufen am 13. 01 2025 von [https://www.gesobau.de/fileadmin/user\\_upload/02\\_Bauen/2.1\\_Nebau/Stadtgut\\_Hellersdorf/Mobilitaet/Broschuere\\_Mobilitaet\\_Quartier\\_Stadtgut\\_Hellersdorf\\_bf.pdf](https://www.gesobau.de/fileadmin/user_upload/02_Bauen/2.1_Nebau/Stadtgut_Hellersdorf/Mobilitaet/Broschuere_Mobilitaet_Quartier_Stadtgut_Hellersdorf_bf.pdf)

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (AfS). (2021). Pressemitteilung Nr.47: Steglitz-Zehlendorf mit höchster Pkw-Dichte und gleichzeitig höchstem Anteil an alternativen Antriebsarten.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (AfS). (2023a). Einwohnerdichte 2022 (Umweltatlas).

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (AfS). (2023b). Geoportal Berlin / Einwohnerdichte 2022 (Umweltatlas). Abgerufen am 09 2024

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). (2023 / 2024). Linienübersicht.

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). (2024). Geoportal Berlin / BVG: Gestörtes ÖPNV-Netz (Straßenbahn- und Busnetz).

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). (2024). U-Bahn: Verlängerung U3. Abgerufen am 09. 01 2025 von <https://www.bvg.de/de/unternehmen/herzensprojekte/u3-verlaengerung>

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVdi). (2001, i.d.F. 2021). Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO).

Creative Commons. (kein Datum). CCO 1.0 Universell-Lizenz. Von <https://creativecommons.org/publicdomain/zero/1.0/> abgerufen

Deutsches Institut für Menschenrechte (DIMRG). (2023). Zwischen Sonderfahrt und neuer Mobilität.

eserte. (2023). Querungsstelle in der Lindenthaler Allee, lizenziert nach CC-BY-SA.

Fakultät Verkehrswissenschaften TU Dresden. (2019). Mobilität in Städten - SrV 2018.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) e.V. (2002). Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). FGSV Verlag GmbH.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) e.V. (2010). Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA). FGSV Verlag GmbH.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) e.V. (2012). Empfehlung für Verkehrserhebungen (EVE).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) e.V. (2023). Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR).

GESOBAU AG. (2022). Smarter unterwegs im neuen Quartier.

Gewobag Wohnungsbau-Aktiengesellschaft Berlin. (2022). Einfach besser unterwegs sein. Abgerufen am 13. 01 2025 von <https://waterkant-berlin.de/wp-content/uploads/2022/02/Mobility-Broschuere-WATERKANT-Berlin-1.pdf>

GP Planwerk GmbH. (2020). Eigene Aufnahme.

GP Planwerk GmbH. (2023). Eigene Aufnahme.

GP Planwerk GmbH. (2024a). Eigene Abbildung.

GP PLANWERK GmbH. (2024b). Eigene Aufnahme.

GP Planwerk GmbH. (2025). Eigene Aufnahme.

Kusus + Kusus Architekten BDA. (2024). Übersichtsplan Straßen, Wege, Parkplätze - Neubauvorhaben.

Mühr, W. (keine Jahresangabe). Beispiel einer Freitreppe in Minimalausstattung barrierefreier Treppenlauf mit Möglichkeiten verschiedener Nutzung im Seitenbereich. Abgerufen am 19. 12 2024 von <https://barrierefreie-mobilitaet.de/treppen-rampen/freitreppe/>

ORION Stadtmöblierung GmbH. (keine Jahresangabe). Rollator- und Kinderwagenbox. Abgerufen am 19. 12 2024 von <https://www.orion-bausysteme.de/produkte/boxensysteme/kinderwagenbox/>

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK). (2018, i.d.F. 2021). Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE).

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU). (2021). Stadtentwicklungsplan (StEP) Mobilität und Verkehr Berlin 2030.

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU). (2024a). U3 Krumme Lanke - Mexikoplatz: Lückenschluss zwischen U-Bahnhof Krumme Lanke und der S-Bahnstation Mexikoplatz. Abgerufen am 09. 01 2025 von <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/projekte-in-planung/u3-krumme-lanke-mexikoplatz/>

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Berlin (SenMVKU). (2022b). Geoportal Berlin / ÖPNV-Vorrangnetz.

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Berlin (SenMVKU). (2024b). Radverkehrsnetz.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenStadt). (2019). Geoportal Berlin / Stadtentwicklungsplan (StEP) Zentren 2030.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenStadt). (2023a). Geoportal Berlin / Strukturkarte Berlin und Umland (SBU).

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenStadt). (2023b). Neues Stadtbauquartier: Buch - Am Sandhaus: Rahmenplanung.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenStadt). (2023c). Stadtentwicklungsplan (StEP) Klima 2.0.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenStadt). (2024a). Geoportal Berlin / Digitale farbige TrueOrthophotos 2024.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenStadt). (2024b). Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2040.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Berlin (SenStadt). (2024c). Geoportal Berlin / ALKIS Berlin.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK). (2021). Radverkehrsplan (RVP).

Senatsverwaltung für Wissenschaft, Gesundheit, Pflege und Gleichstellung (SenWGP). (2022). Gesundheits- und Sozialindex 2022 (GESIx): Erwerbs- und Sozialindex.

sigo green GmbH. (ohne Jahresangabe). Beispielbilder Lastenradstation für Mieter\*innen. Abgerufen am 19. 12. 2024 von S:\Stadt\Berlin\Lichtenberg\Zwieseler Straße\02\_Entwurfsplanung\PDF\_\_aktueller Stand\ZWS\_2025-01-21\_Planung.pdf

Stadtraum - Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH. (2024). Mobilitätskonzept für die Erweiterung des Wohnstandortes Cité Foch Nord im Bezirk Reinickendorf von Berlin.

Statistisches Bundesamt (StBA). (keine Jahresangabe). Unfallatlas Deutschland.

Verkehrsbetriebe Berlin-Brandenburg GmbH & Bahnstadt Planungsgesellschaft für Bahnhofsentwicklung mbH. (2024). Modulare Radabstellanlagen im Land Brandenburg.

Verkehrsbetriebe Berlin-Brandenburg GmbH. (2023). Zwischen Potsdam-Griebnitzsee, Berlin-Zehlendorf und Potsdamer Platz können Planungen starten. Abgerufen am 09. 01. 2025 von <https://www.i2030.de/potsdamer-stammbahn-zwischen-potsdam-griebnitzsee-berlin-zehlendorf-und-potsdamer-platz-koennen-planungen-starten/>

Verkehrsbetriebe Berlin-Brandenburg GmbH. (2024). Potsdamer Stammbahn+/S25 Süd. Von <https://www.i2030.de/suedwest/> abgerufen

Wohnungsbaugesellschaft Berlin Mitte mbH (WBM mbH). (2023). Neubau Quartier Waterkant Berlin. Von <https://www.wbm.de/neubau-berlin/spandau/daumstrasse/> abgerufen

Zoll, Hartmut (ÖbVI). (2021). Vermessung.