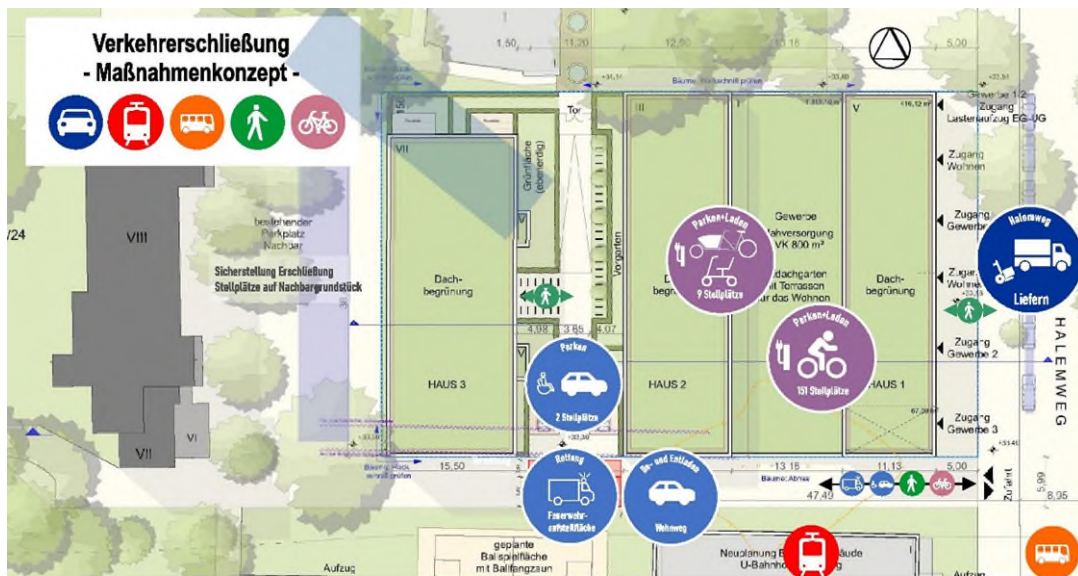


**UM- UND NEUBAU DES WOHN- UND GEWERBESTANDORTES  
‘HALEMWEG 17-19’ IN BERLIN-CHARLOTTENBURG  
(VERKEHRSERSCHLIESSUNG)**

- Verkehrskonzept -



Endbericht

im Auftrag der

**PROJEKTGESELLSCHAFT HALEMWEG 17-19 BERLIN GMBH**

Potsdam, den 24.01.2022

# **UM- UND NEUBAU DES WOHN- UND GEWERBESTANDORTES 'HALEMWEG 17-19' IN BERLIN-CHARLOTTENBURG (VERKEHRSERSCHLIESSUNG)**

## **Verkehrskonzept**

Endbericht

Auftraggeber:

Projektgesellschaft, Projekt Halemweg  
17-19 Berlin GmbH  
Speierlingweg 12

60388 Frankfurt

Auftragnehmer:

STADT+VERKEHR  
Ingenieurbüro Terfort  
Gutenbergstraße 76

14467 Potsdam

Fon 0331 . 200 27 30

Fax 0331 . 200 27 31

Funk 0172 . 236 23 80

[www.stadtundverkehr.com](http://www.stadtundverkehr.com)

[www.facebook.com/stadtundverkehr/](https://www.facebook.com/stadtundverkehr/)

[terfort@stadtundverkehr.de](mailto:terfort@stadtundverkehr.de)

Potsdam, den 24.01.2022

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
1.1	Aufgabenstellung und Zielsetzung	1
1.2	Aufbau und Untersuchungsmethodik	2
<b>2</b>	<b>Bestandssituation, Vorhabenbeschreibung und Planungsvorgaben</b>	<b>3</b>
2.1	Bestandssituation	3
2.2	Vorhabenbeschreibung	3
2.3	Weitere planungsrelevante Grundlagen	6
<b>3.</b>	<b>Aktuelle Verkehrs- und Erschließungsstruktur</b>	<b>8</b>
3.1	Halemweg	8
3.2	Bestehender Wohn- und Gewerbestandort	12
<b>4</b>	<b>Zukünftige Verkehrsstruktur</b>	<b>12</b>
4.1	Mobilitätsstruktur	12
4.2	Stellplatzbedarf	13
<b>5.</b>	<b>Verkehrerschließungskonzept</b>	<b>15</b>
5.1	Ziele und Anforderungen	15
5.2	Maßnahmen	15

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Untersuchungsgebiet: Übersichtskarte	1
Abb. 2: Untersuchungsgebiet: Übersichtslageplan	1
Abb. 3: Untersuchungsmethodik	2
Abb. 4: Um- und Neubau Wohnstandort 'Halemweg 17-19': EG-Grundriss mit Freianlagen, Stand: 26.11.2021	4
Abb. 5: Um- und Neubau Wohnstandort 'Halemweg 17-19': 1. OG-Grundriß mit Freianlagen, Stand: 26.11.2021	5
Abb. 6: Um- und Neubau Wohnstandort 'Halemweg 17-19': 2. OG-Grundriß mit Freianlagen, Stand: 26.11.2021	5
Abb. 7: Um- und Neubau Wohnstandort 'Halemweg 17-19': Schnitt, Stand: 26.11.2021	6
Abb. 8: Städtebauliches Gutachterverfahren Gebietszentrum Siedlung Jungfernheide (Phase 3): Städtebaulicher Gestaltungsplan (Ausschnitt), Stand: 09.2020	7
Abb. 9: Städtebauliches Gutachterverfahren Gebietszentrum Siedlung Jungfernheide (Phase 3): Erschließungs- und Abstandsplan (Ausschnitt), Stand: 09.2020	7
Abb. 10: Bestehendes Verkehrsangebot	9
Abb. 11: Halemweg nördlich des Standortes in südlicher Blickrichtung (nach 16.00 Uhr)	10
Abb. 12: Halemweg südlich des Standortes in nördlicher Blickrichtung	10
Abb. 13: Halemweg (nördliche Straßenrauhälfte): 'Lieferzone' in Form eines eingeschränkten Halteverbotes mit zeitlicher Beschränkung	10
Abb. 14: Grundstückszu-/ausfahrt Halemweg 16-17: Blockade der bestehenden Parkplatzerschließung durch die Nutzung als nicht ausgewiesene Lieferzone im Lkw-Verkehr	10
Abb. 15: Wohnweg 'Halemweg 17-19' in östlicher Blickrichtung	12
Abb. 16: Parkplatz 'Halemweg 17-19' in Höhe des Wohnweges in nördlicher Blickrichtung	12
Abb. 17: Verkehrserschließung: Maßnahmenkonzept	16

## TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 1: Durchschnittlich tägliche Streckenverkehrsbelastung differenziert nach Stundenintervallen, Richtungen und Verkehrsarten: Verkehrszählung vom 09.11.2021	11
Tab. 2: Ermittlung des bauordnungsrechtlichen Stellplatzbedarfes: Radverkehr	14

## 1 Einleitung

### 1.1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Mit dem Ziel, den Charlottenburger Norden als attraktiven Wohnstandort weiterzuentwickeln und das 'Nahversorgungszentrum Halemweg' - ergänzt um soziale und medizinische Infrastruktur - zu stärken, ist die Errichtung von Seniorenwohnungen, Seniorenwohngemeinschaften sowie gewerblichen Flächen für medizinische Versorgung und ambulante Dienste im Bereich des bestehenden Wohn- und Gewerbestandortes 'Halemweg 17-19' geplant. Daneben sollen neben dem Ausbau des bereits existierenden 'Netto-Markendiscountermarktes' ergänzende Einzelhandelsangebote geschaffen werden und der Standort der ansässigen Weiterbildungseinrichtung für Pflegekräfte gesichert werden, vgl. Abb. 1 und 2.

*Neu- und Umbau eines integrierten Wohn- und Gewerbestandortes geplant*

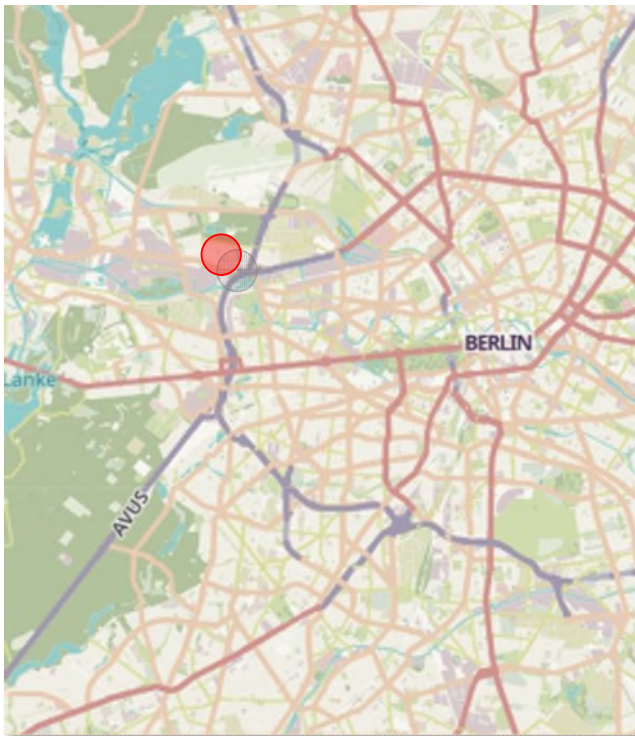


Abb. 1: Untersuchungsgebiet: Übersichtskarte  
Quelle: [www.openstreetmap.de](http://www.openstreetmap.de)

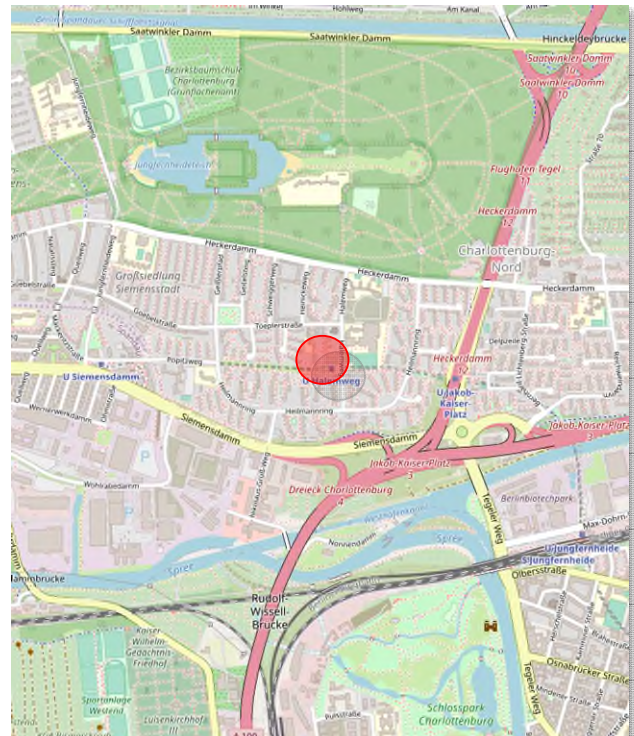


Abb. 2: Untersuchungsgebiet: Übersichtslageplan  
Quelle: [www.openstreetmap](http://www.openstreetmap)

Die zukünftige Standortentwicklung erfordert die Sicherstellung der verkehrlichen Erschließung des Wohn- und Gewerbestandortes entsprechend den spezifischen Verkehrs- und Mobilitätsanforderungen der Nutzer und die Schaffung eines hohen Maßes an Lebens- und Aufenthaltsqualität im direkten Wohnumfeld.

Ausgerichtet auf eine stadt- und umweltverträgliche Verkehrserschließung des Standortes werden im Rahmen der Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes Lösungen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und zur Förderung des nicht motorisierten Verkehrs (Fußgänger-, Rad- und ÖPNV) entwickelt.

Mit der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes wird der Nachweis für die gesicherte verkehrsmittelübergreifende Erschließung des geplanten Wohn- und Gewerbestandortes sowie der Handlungs- und Orientierungsrahmen für die Umsetzung der verkehrlichen Erschließungsmaßnahmen geliefert.

### 1.2 Aufbau und Untersuchungsmethodik

Der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes wird die folgende Methodik zugrunde gelegt, vgl. Abb. 3.

*Förderung des nicht motorisierten Verkehrs*

*Nachweis einer gesicherten Verkehrserschließung*



Abb. 3: Untersuchungsmethodik  
Quelle: Stadt+Verkehr



In einem ersten Arbeitsschritt werden im Rahmen der Grundlagenermittlung die wesentlichen Planungsgrundlagen erfasst. Im Mittelpunkt steht die qualitative und quantitative Erfassung der vorhandenen verkehrs- und nutzungsrelevanten Planungsgrundlagen (Bebauungs- und Erschließungskonzept, Daten zur Nutzungsstruktur, u.a.m.).

In der Bearbeitungsphase der Bestandsaufnahme und –analyse erfolgt die qualitative und quantitative Erfassung des bestehenden Verkehrsangebotes.

Im Ergebnis der Bestandsaufnahme wird auf Basis der geplanten Kennwerte zur Nutzungsstruktur das bauordnungsrechtlich nachzuweisende Angebot an Abstellplätzen für Fahrräder und der Bedarf an Pkw-Stellplätzen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ermittelt.

In einer abschließenden Bearbeitungsphase erfolgt die entsprechende Ableitung von multimodalen Maßnahmen zur Sicherstellung der Erschließung, ausgerichtet auf die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), Rad- und Fußgängerverkehrs, gemäß den verkehrspolitischen Strategien des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG BE).

*Bestandsaufnahme und  
-analyse*

*Ermittlung und Bewertung des  
Stellplatzangebotes im Rad- und  
Behindertenverkehr*

*Maßnahmenkatalog zur Förde-  
rung des nicht motorisierten Ver-  
kehrs*

## **2 Bestandssituation, Vorhabenbeschreibung und Planungsvorgaben**

### **2.1 Bestandssituation**

Der Neubau des Wohn- und Gewerbekomplexes ist auf dem bebauten Grundstück 'Halemweg 17-19' in Bereich-Charlottenburg geplant. In dem straßenseitig bestehenden 5-geschossigen denkmalgeschützten Gebäude befindet sich im Erdgeschoss ein Nahversorgungsstandort (NETTO-Markendiscounthaus) und eine Fahrschule sowie in den oberen Geschossen Weiterbildungseinrichtungen für Pflegekräften. In den nord- und südwestlich anschließenden eingeschossigen Anbauten sind neben dem Verbrauchermarkt verschiedene gastronomische Versorgungsangebote (u.a. Pizza-Service, Bäcker, Restaurant) untergebracht.

### **2.2 Vorhabenbeschreibung**

Auf der Grundlage der vorliegenden Bebauungs – und Nutzungsplanung, erarbeitet von STEPHAN HÖHNE Gesellschaft von Architekten GmbH, sind im Rahmen der Entwicklung des Wohn- und Gewerbestandortes die folgenden Um- und Neubaumaßnahmen geplant, vgl. Abb. 4 bis 7:

- Denkmalgerechter Umbau des straßenseitigen Gebäudes (Haus I) mit Teilflächen des bestehenden Nahversorgers und ergänzendem Flächenangebot für den Einzelhandel. Die räumliche Ausdehnung der Einzelhandelsflächen (Geschossfläche ca. 1.623 m<sup>2</sup>) ist in der Erdgeschosssebene bis einschließlich eines rückwärtigen mehrgeschossigen

*Ausbau Nahversorgung und  
Neubau von Seniorenwohnen  
mit medizinischen Diensten ge-  
plant*

- Neubaus (Haus II) geplant. In den nachfolgenden Obergeschossen wird ein Angebot den Seniorenwohngruppen (52 Zimmer) geschaffen.
- Die Lagerhaltung für die Nahversorgungseinrichtungen ist in dem Untergeschoß geplant. Die Lagerflächen werden über einen Lastenaufzug von der bestehenden straßenbegleitenden 'Lieferzone' im Bereich des Halemweges aus erschlossen.
  - Rückwärtige Aufstockung (Haus II) des in Richtung Westen ausgehenden Erdgeschosses des Hauses I. Auf zwei Etagen ist die Schaffung an 24 Zimmern für Seniorenwohngemeinschaften und 4 Seniorenwohnungen geplant.
  - Neubau eines 7-geschossigen Gebäudes (Haus III) westlich der Häuser I und II. mit medizinischen Büro- und Praxisflächen (Geschossfläche ca. 792 m<sup>2</sup>) im Erdgeschoss und anteilig im 1. Obergeschoss. In dem 1.-6. Obergeschoss sind 51 Seniorenwohnungen geplant.

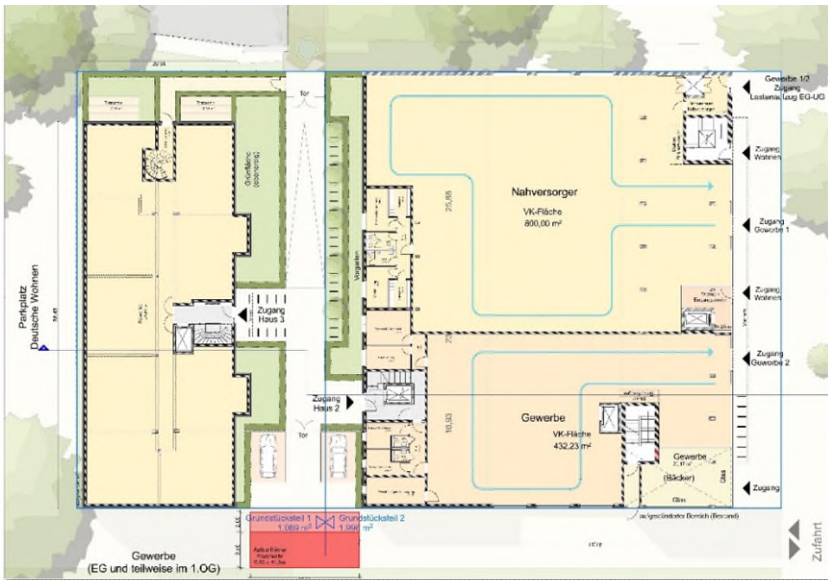


Abb. 4: Um- und Neubau Wohnstandort 'Halemweg 17-19': EG-Grundriss mit Freianlagen, Stand: 26.11.2021

Quelle: HÖHNE Gesellschaft von Architekten GmbH

- Zur Deckung der Nachfrage im ruhenden Radverkehr wird ein ausreichendes Angebot an Abstellplätzen, erreichbar über den südlichen Wohnweg mit Anbindung an den Halemweg, an dem Standort geschaffen, vgl. Pkt. 4
- Die rettungstechnische Erschließung des Standortes erfolgt im Zuge des bestehenden Wohnweges mit einer südlichen Aufstellfläche zwischen den Gebäuden Haus II und III.

*Neubau Fahrradstellplätze*

*Rettungstechnische Erschließung*





Abb. 5: Um- und Neubau Wohnstandort 'Halemweg 17-19': 1. OG-Grundriß mit Freianlagen, Stand: 26.11.2021  
Quelle: HÖHNE Gesellschaft von Architekten GmbH



Abb. 6: Um- und Neubau Wohnstandort 'Halemweg 17-19': 2. OG-Grundriß mit Freianlagen, Stand: 26.11.2021  
Quelle: HÖHNE Gesellschaft von Architekten GmbH

- Für die Sicherstellung der Erschließung des Standortes im motorisierten Behindertenverkehr wird ein Angebot an zwei Pkw-Stellplätzen südwestlich des Gebäudes Haus II und südöstlich des Gebäudes III, erschlossen über den Wohnweg, geschaffen.
- Auf die Errichtung von weiteren Stellplätzen für Bewohner, Beschäftigte und Besucher wird aufgrund der angestrebten Förderung des nicht motorisierten Verkehrs an dem Standort und u.a. der altersbedingten eingeschränkten Mobilität der Bewohner verzichtet.

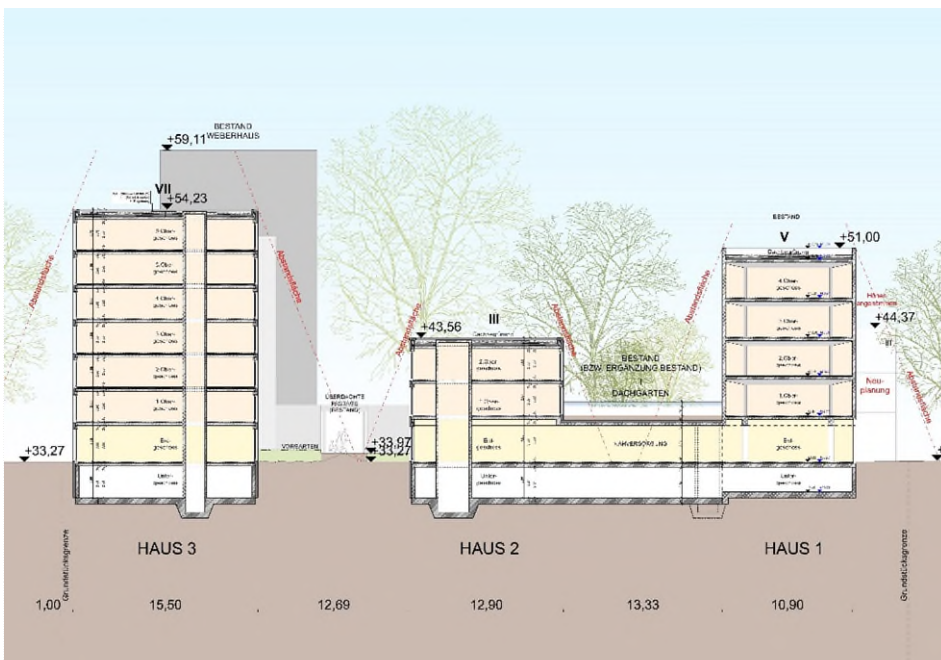


Abb. 7: Um- und Neubau Wohnstandort 'Halemweg 17-19': Schnitt, Stand: 26.11.2021  
Quelle: HÖHNE Gesellschaft von Architekten GmbH

### 2.3 Weitere planungsrelevante Grundlagen

Im Rahmen der Durchführung eines mehrstufigen Gutachterfahrens wurden in 2020 Ideen für die zukünftige städtebauliche Entwicklung des Quartiers entwickelt. Basierend auf den Siegerentwurf von Studio Schultz Granberg + bbz Landschaftsarchitekten wird für den Standort der Um- und Neubau des bestehenden Gebäudes als Nahversorgungszentrum mit einer rückwärtigen Aufstockung für Wohn- und Gewerbenutzung empfohlen.

Die Sicherstellung des Standortes im ruhenden Verkehr erfolgt im Zuge der Errichtung einer Tiefgarage. Neben dem quartiersübergreifenden Ausbau im Bereich der sozialen Infrastruktur bildet der verkehrsberuhigte Umbau des Halemweges als 'Sharedspace' mit stark reduziertem öffentlichen Stellplatzange-

*Vorgaben für städtebauliche Entwicklung des Quartiers*

bot für den motorisierten Verkehr und verdichtetem Stellplatzangebot für mobilitätseingeschränkten Menschen den zentralen Mittelpunkt des städtebaulichen Entwurfes, vgl. Abb. 8 bis 9. In Ergänzung der bestehenden südlichen Grundstückzu- und -ausfahrt, die weiterhin die Erschließungsfunktion für den bestehenden privaten Parkplatz auf dem östlichen Nachbargrundstück übernimmt, wird eine weitere Zu- und Ausfahrt für den Einsatzverkehr der Feuerwehr nördlich des Standortes geschaffen.



Abb. 8: Städtebauliches Gutachterverfahren Gebietszentrum Siedlung Jungfernhöhe (Phase 3): Städtebaulicher Gestaltungsplan (Ausschnitt), Stand: 09.2020  
Quelle: Studio Schultz Granberg + bbz Landschaftsarchitekten

Der vorliegende Entwurf zeigt städtebauliche Entwicklungsperspektiven für das Quartier auf und wird aufgrund des langfristigen Umsetzungsprozesses der vorliegenden konkreten Planung für die bauliche Entwicklung des Standortes als Orientierungsrahmen betrachtet.



Abb. 9: Städtebauliches Gutachterverfahren Gebietszentrum Siedlung Jungfernhöhe (Phase 3): Erschließungs- und Abstandsplan (Ausschnitt), Stand: 09.2020  
Quelle: Studio Schultz Granberg + bbz Landschaftsarchitekten



### 3. Aktuelle Verkehrs- und Erschließungsstruktur

#### 3.1 Halemweg

Der Halemweg ist Bestandteil des untergeordneten Straßennetzes von Berlin mit Erschließungsfunktion für das Wohnquartier 'Jungfernheide'. Eine Verknüpfung mit dem übergeordneten Straßennetz besteht im Norden im Zuge des Heckerdammes mit Anbindung an die A 111. Im weiteren südlichen Streckenverlauf ist der Halemweg über den Heilmannweg/Letterhausweg an den Siemensdamm und die A 100 angebunden., vgl. Abb. 2.

*Untergeordnete Straßenverbindung*

Im Bereich des bestehenden Wohn- und Gewerbebestandes weist der Halemweg in nördlicher Blickrichtung den folgenden Straßenraumquerschnitt mit einer Gesamtbreite von 23,90 m auf, vgl. Abb. 10-14.

- Gehweg mit Baumstandorten: 4,95 m Breite,
- Fahrbahn: 9,0 m breit,
- Parkbuchten mit Baumstandorten: 5,5 m breit und
- Gehweg: 4,45 m Breite.

Die westliche Straßenrauhälfte wird zum Längsparken benutzt. Zur Sicherstellung der Anlieferung des Wohn- und Gewerbebestandes ist in dem Bereich zum Längsparken auf einer Länge von 38,85 m ein eingeschränktes Halteverbot mit zeitlicher Beschränkung (8.00 – 16.00 Uhr) ausgewiesen. Das Be- und Entladen der anhaltenden Lieferfahrzeuge, z.B. bezogen auf den Nahversorger, erfolgt mittels Rollcontainer oder Handhubwagen.

*Straßenbegleitende Lieferzone*

Zur Sicherstellung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum besteht im Zuge des Halemweges eine Zonengeschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h.

*Bestandteil Tempo-30-Zone*

Die Erschließung des Standortes und des angrenzenden Stadtquartiers im öffentlichen Personennahverkehr erfolgt im Zuge des unmittelbar südlich angrenzenden Haltepunktes 'Halemweg' der U-Bahn-Linie U 7 (S+V Rathaus Spandau – Rudow) im 5-Minutentakt und der Buslinie 123 (S+U-Hauptbahnhof – Saatwinkler Damm) im 20-Minutentakt.

*Direkter U-Bahn- und Bushaltpunkt*

Zur Beurteilung der Verkehrsstruktur im Untersuchungsbereich wurde von STADT+VERKEHR am 09.11.2021 eine 24-stündige Verkehrszählung im Bereich Zuge des Halemweges durchgeführt. Im Einklang mit der Verkehrsfunktion des Halemweges beträgt die durchschnittlich tägliche Verkehrsbelastung ca. 2.100 Kfz/24 Std. mit Dominanz der Verkehrsbeziehung in südlicher Richtung (1.100 Kfz/24 Std.). Auf den Radverkehr entfällt ein Anteil von 4,7 % (104 Räder/24 Std.). Der Anteil des Lkw-Verkehrs > 3,5 t beträgt 5,4 % (120 Fz/24 Std.).

*Verkehrsdaterfassung*



Abb. 10: Bestehendes Verkehrsangebot  
 Quelle: STADT+VERKEHR





Abb. 11: Halemweg nördlich des Standortes in südlicher Blickrichtung (nach 16.00 Uhr)  
Quelle: Stadt+Verkehr



Abb. 12: Halemweg südlich des Standortes in nördlicher Blickrichtung  
Quelle: Stadt+Verkehr



Abb. 13: Halemweg (nördliche Straßenraumhälfte): 'Lieferzone' in Form eines eingeschränkten Halteverbotes mit zeitlicher Beschränkung  
Quelle: Stadt+Verkehr



Abb. 14: Grundstückszu-/ausfahrt Halemweg 16-17: Blockade der bestehenden Parkplatzerschließung durch die Nutzung als nicht ausgewiesene Lieferzone im Lkw-Verkehr  
Quelle: Stadt+Verkehr



Durchschnittlich tägliche Streckenverkehrsbelastung differenziert nach Stundenintervallen, Richtungen und Verkehrsarten - Halemweg - (Verkehrszählung: 09.11.2021)																
Stundengruppe	Süd (Heilmannring)							Nord (Toeplerweg)							Gesamtverkehr	
	Rad	Krad	Pkw/Lkw <sup>1)</sup>	Lkw <sup>2)</sup>	Lkw <sup>3)</sup>	Summe		Rad	Krad	Pkw/Lkw <sup>1)</sup>	Lkw <sup>2)</sup>	Lkw <sup>3)</sup>	Summe			
	Rad	Krad	Pkw	Lkw	Lkw	Fz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lkw	Lkw	Fz	Kfz	Fz	Kfz
0.00-1.00	1	0	11	0	0	12	11	0	0	9	0	0	9	9	22	21
1.00-2.00	0	0	3	0	0	3	3	0	0	2	0	0	2	2	5	5
2.00-3.00	0	0	3	0	0	3	3	0	0	2	0	0	2	2	5	5
3.00-4.00	0	0	3	0	0	3	3	0	0	2	0	0	2	2	5	5
4.00-5.00	2	0	5	2	0	9	7	0	0	4	0	0	4	4	14	11
5.00-6.00	0	0	24	3	0	27	27	0	0	21	3	0	24	24	51	51
6.00-7.00	2	0	19	3	0	24	22	0	0	17	2	0	19	19	43	41
07.00-8.00	2	0	59	3	1	65	63	6	0	51	3	0	61	54	126	118
8.00-9.00	1	0	95	3	0	99	98	13	1	79	3	1	97	84	196	182
9.00-10.00	4	1	71	3	0	79	75	5	0	60	3	1	70	65	149	140
10.00-11.00	1	0	65	3	0	69	68	1	0	54	3	0	58	57	128	125
11.00-12.00	0	0	65	3	0	68	68	1	0	55	3	0	60	58	128	126
12.00-13.00	5	1	67	3	0	77	71	5	0	55	3	0	64	59	140	130
13.00-14.00	1	0	69	3	0	73	72	3	0	57	3	0	63	60	136	132
14.00-15.00	0	0	81	3	0	84	84	1	0	68	3	0	72	71	156	155
15.00-16.00	3	0	79	3	0	85	82	3	0	66	3	0	71	69	157	151
16.00-17.00	3	0	71	3	0	78	75	3	0	59	3	0	65	63	143	137
17.00-18.00	4	1	91	3	1	100	96	3	0	76	3	0	82	79	182	175
18.00-19.00	4	1	54	3	0	61	57	8	1	45	3	0	56	48	117	105
19.00-20.00	0	0	57	4	0	61	61	6	0	47	3	0	57	50	118	112
20.00-21.00	3	0	35	3	0	41	38	0	0	28	4	0	32	32	74	70
21.00-22.00	3	0	15	3	0	21	18	1	0	11	3	0	16	15	37	33
22.00-23.00	1	0	24	3	0	28	27	1	0	19	3	0	23	22	51	49
23.00-24.00	0	0	11	3	0	14	14	0	0	9	2	0	11	11	26	26
Summe (abs.)	44	5	1075	60	2	1186	1142	60	4	897	56	2	1019	960	2205	2102
Summe (rel.)	3,7%	0,4%	90,6%	5,1%	0,2%	53,8%	54,3%	5,8%	0,4%	88,0%	5,5%	0,2%	46,2%	45,7%		
Kfz/Lkw 6-22	5	1016	49	2		1072		4	847	48	2		902		1973	
relativ	0,4%	94,8%	4,6%	0,2%				0,5%	94,0%	5,3%	0,2%					
Kfz/Lkw 22-6	0	59	11	0		70		0	50	8	0		58		128	
relativ	0,5%	83,8%	15,7%	0,0%				0,0%	86,2%	13,8%	0,0%					

Tab. 1: Durchschnittlich tägliche Streckenverkehrsbelastung differenziert nach Stundenintervallen, Richtungen und Verkehrsarten: Verkehrszählung vom 09.11.2021

Quelle: STADT+VERKEHR

### 3.2 Bestehender Wohn- und Gewerbestandort

Die innere Verkehrserschließung des bestehenden Wohn- und Gewerbestandortes erfolgt derzeit über einen südlich verlaufenden ca. 4,2 m breiten Wohnweg mit Anbindung an den Halemweg. Die Funktion des Wohnweges ist auf die Erschließung der auf dem Grundstück räumlich verteilten 38 Stellplätze für Beschäftigte und Lieferfahrzeuge, überwiegend eines Pizza-Lieferservices, ausgerichtet. Gleichzeitig erfolgt über den Wohnweg die Erschließung des westlich angrenzenden Parkplatzes mit ca. 32 Stellplätzen und die Feuerwehrrangriffsflächen des Nachbargrundstückes 'Halemweg 13-15'. Im Zuge des Wohnweges besteht zudem eine Zuwegung zu dem Nordein- und -ausgang der U-Bahnstation 'Halemweg', vgl. Abb. 15-16.

*Wohnweg zur inneren Standorterschließung*



Abb. 15: Wohnweg 'Halemweg 17-19' in östlicher Blickrichtung  
Quelle: Stadt+Verkehr



Abb. 16: Parkplatz 'Halemweg 17-19' in Höhe des Wohnweges in nördlicher Blickrichtung  
Quelle: Stadt+Verkehr

## 4 Zukünftige Verkehrsstruktur

### 4.1 Mobilitätsstruktur

Die zukünftige Entwicklung des Standortes ist auf die Schaffung eines Angebots an attraktiven Wohnungen für Senioren und betreuten Seniorenwohngruppen mit einer Nahversorgungseinrichtung und ergänzenden Einrichtungen der medizinischen Versorgung ausgerichtet.

*Autoarmer Bewohnerverkehr*

Bestimmend für die Mobilität im Bereich des Standortes ist der folgenden Bewohnerkreis:

- Senioren, die keinen Pkw besitzen <sup>1</sup> oder als Mitfahrer einen Pkw nutzen.
- Senioren, die aufgrund des Gesundheitszustandes in der Mobilität eingeschränkt sind.

Unter Ansatz von repräsentativen Kennziffern wird der Mobilität der Bewohner die folgende Verkehrsverteilung zugrunde gelegt<sup>2</sup>:

- 45 % Fußgänger,
- 15 % Radfahrer,
- 28 % ÖPNV und
- 13 % Pkw (4 % Fahrer und 9 % Mitfahrer).

Bei dem standortbezogenen Besucher- und Beschäftigtenverkehr wird davon ausgegangen, daß die überwiegende Mehrzahl der Wege/Fahrten im nicht motorisierten Verkehr und ÖPNV - mit Ausnahme der Pkw-Mitfahrten - zurückgelegt werden.

Bezogen auf den Nahversorgungsstandort kann von 7 Liefervorgängen im Lkw-Verkehr pro Tag (4 x mit Lkw > 7,5 t und 3 x mit Lkw < 7,5 t) ausgegangen werden.

*Geringes Aufkommen im Lieferverkehr*

#### 4.2 Stellplatzbedarf

Die Grundlage für die Bestimmung des standortbezogenen Stellplatzbedarfes bildet das bauordnungsrechtliche Nachweisverfahren nach den 'Ausführungsvorschriften zu § 49 der Bauordnung für Berlin (AV Stellplätze)', Stand: 15.07.2020<sup>1</sup>.

Unter Ansatz der geplanten Nutzungsstruktur und -intensität und der entsprechenden Kennziffern zum Stellplatzbedarf nach der Ausführungsvorschrift sind an dem Standort 151 Abstellplätze für normale Fahrräder und 9 für 'Sonderfahrräder' zu schaffen, vgl. Tab. 2.

*160 Fahrradabstellplätze erforderlich*

Die Nachfrage nach Stellplätzen für Behinderte wird mit 2 Stellplätzen bestimmt.

*2 Behindertenstellplätze erforderlich*

<sup>1</sup> Im Ergebnis der bundesweiten Untersuchung zur Mobilität in Städte – MiD, des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, 02.2019, besitzen 17 % der Senioren der Altersgruppe 60 - > 80 keinen eigenen Pkw. Durchschnittlich 23 % der Personen in der Altersgruppe sind zudem durch Ihren Gesundheitszustand in der Mobilität stark eingeschränkt. Mit vorgeschrittenem Alter nimmt insgesamt der Mobilitätsgrad bei den Senioren auf 83 – 67 % ab.

<sup>2</sup> Vgl. Mobilität in Städten – Mid, Kapitel 12.

Nutzungen		bauordnungsrechtlicher Stellplatzbedarf	
<b>1.0 Wohnen</b>			
<b>1.1 Wohneinheiten mit Nutzfläche &lt; 50 m²</b>	55		
Richtwert nach Satzung (Stellplatz/Wohnung)	1/WE		
Stellplatzbedarf nach Wohnungsanzahl			55,00
<b>Aufteilung nach Abstellart</b>			
Normale Fahrräder (95%)	52		
Sonderfahrräder (5%)	3		
<b>1.2 Wohngruppen (Einzelbettzimmer)</b>	76		
Richtwert nach Satzung (Stellplatz/Bett)	1/Bett		
Stellplatzbedarf nach Bettenanzahl			76,00
<b>Aufteilung nach Abstellart</b>			
Normale Fahrräder (95%)	72		
Sonderfahrräder (5%)	4		
<b>Gesamtsumme Wohnen (aufgerundet)</b>			<b>131</b>
<b>Aufteilung nach Abstellart</b>			
Normale Fahrräder (95%)	124		
Sonderfahrräder (5%)	7		
<b>2. Gewerbe</b>			
<b>2.1 Einzelhandel (großflächig)</b>			
Verkaufsfläche (BGF)	1136,6		
Richtwert nach Ausführungsvorschrift (Stellplatz/BGF)	1/100 m²		11,37
<b>Zwischensumme Einzelhandel (aufgerundet)</b>			<b>12</b>
<b>Aufteilung nach Abstellart</b>			
Normale Fahrräder (95%)	11		
Sonderfahrräder (5%)	1		
<b>2.2 Einzelhandel (kleinflächig)</b>			
Verkaufsfläche (BGF)	486		
Richtwert nach Ausführungsvorschrift (Stellplatz/BGF)	1/75 m²		6,48
<b>Zwischensumme Einzelhandel (aufgerundet)</b>			<b>7</b>
<b>Aufteilung nach Abstellart</b>			
Normale Fahrräder (95%)	6		
Sonderfahrräder (5%)	1		
<b>2.3 Praxen, Büros u.a.m.</b>			
Gewerbeflächen (BGF)	791,05		
Richtwert nach Ausführungsvorschrift (Stellplatz/BGF)	1/80 m²		9,89
<b>Zwischensumme Praxen (aufgerundet)</b>			<b>10</b>
<b>Aufteilung nach Abstellart</b>			
Normale Fahrräder (95%)	9		
Sonderfahrräder (5%)	1		
<b>Gesamtsumme Gewerbe (aufgerundet)</b>			<b>29</b>
<b>Aufteilung nach Abstellart</b>			
Normale Fahrräder (95%)	26		
Sonderfahrräder (5%)	3		
<b>Stellplatzanzahl (gesamt)</b>			<b>160</b>
<b>Aufteilung nach Abstellart</b>			
Normale Fahrräder (95%)	151		
Sonderfahrräder (5%)	9		
<b>Berechnungsgrundlagen</b>			
1)	Stellplatzbedarf nach Ausführungsvorschrift zu § 49 Bauordnung für Berlin		
2)	Flächenangaben gemäß Gebäudeplanung von Stephan Höhne Architekten, Stand 26.11.2021		

Tab. 2: Ermittlung des bauordnungsrechtlichen Stellplatzbedarfes: Radverkehr

Quelle: STADT+VERKEHR

## 5. Verkehrserschließungskonzept

### 5.1 Ziele und Anforderungen

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und den Vorgaben der geplanten Bauungs- und Nutzungsstruktur wird die zukünftige Verkehrserschließung und Mobilitätsentwicklung an dem geplanten integrierten Wohn- und Gewerbebestandort auf die folgenden Strategien ausgerichtet:

- Vermeidung der Entstehung von Parksuchverkehren durch die Schaffung und Vermarktung eines auto- und stellplatzfreien Standortes.
- Förderung des Rad-, Fußgänger- und ÖPNVs bei der Standorterschließung zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bei den Bewohnern, Besuchern, Beschäftigten und Kunden.
- Sicherstellung der Erschließung der geplanten gewerblichen Einrichtungen im Lieferverkehr.
- Sicherstellung der Erschließung im Rettungsverkehr und im Behindertenverkehr.
- Förderung der E-Mobilität im Radverkehr.

### 5.2 Maßnahmen

Basierend auf den definierten Strategien für die Verkehrserschließung und Mobilitätsentwicklung des geplanten integrierten Wohn- und Gewerbebestandes wird die Umsetzung der folgenden baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen empfohlen, vgl. Abb. 17:

- Vermietung von Wohnraum (Apartments) an Senioren ohne eigenen Pkw und Verzicht auf die Errichtung einer Tiefgarage.
- Schaffung eines Angebotes an 151 ober- und unterirdischen Abstellplätzen für normale Fahrräder und 9 Abstellplätze für Sonderfahräder (Lastenfahrräder) bzw. Sonderfahrzeuge (Elektro-Scooter für Senioren).
- Bereitstellung der Ladeinfrastruktur für Pedelecs.
- Ausweisung einer Aufstellfläche für die Feuerwehr im Zuge des auf eine Breite von 5,5 m auszubauenden Wohnweges südlich zwischen den Gebäuden Haus II und III.
- Beibehaltung der bestehenden 'Anlieferzone' entlang des Halemweges mit dem bestehenden eingeschränkten Halteverbot mit zeitlicher Beschränkung. Ergänzende Haltemöglichkeiten für Kleintransporter zum Be- und Entladen oder Fahrzeugen zum privaten/gewerblichen Personentransport (Taxi oder Pkw) zum Ein- und Aussteigen können im Zuge des Wohnweges mit einer Wendemöglichkeit im Bereich der Gebäude Haus II und III sichergestellt werden. Im Falle des geplanten verkehrsberuhigenden Umbaus des Halemweges gemäß dem städte-

*Strategien zur Verkehrserschließung und Mobilitätsentwicklung*

*Maßnahmenkatalog*



baulichen Gutachterverfahren für das Gebietszentrum kann die Sicherstellung der Anlieferzone baulich und mittels Beschilderung erfolgen. Die mögliche Nutzung der bestehenden Zu- und Ausfahrt als Lieferzone für den Verbrauchermarkt ist nicht weiterzuverfolgen, da aufgrund fehlender Wendemöglichkeiten Lkws rückwärts oder vorwärts bzw. vorwärts oder rückwärts in die Zufahrt ein- und ausfahren müssten und hierbei die Erschließung des angrenzenden Bewohnerparkplatzes beeinträchtigen sowie den durchgehenden Verkehr im Zuge des Halemweges behindern, vgl. Abb. 14. Der zur Vermeidung von Verkehrskonflikten erforderliche Einsatz eines unterstützenden 'Verkehrsschließers' bei Rangierfahrten im Lkw-Verkehr ist zudem verkehrsrechtlich als unzulässig zu betrachten.

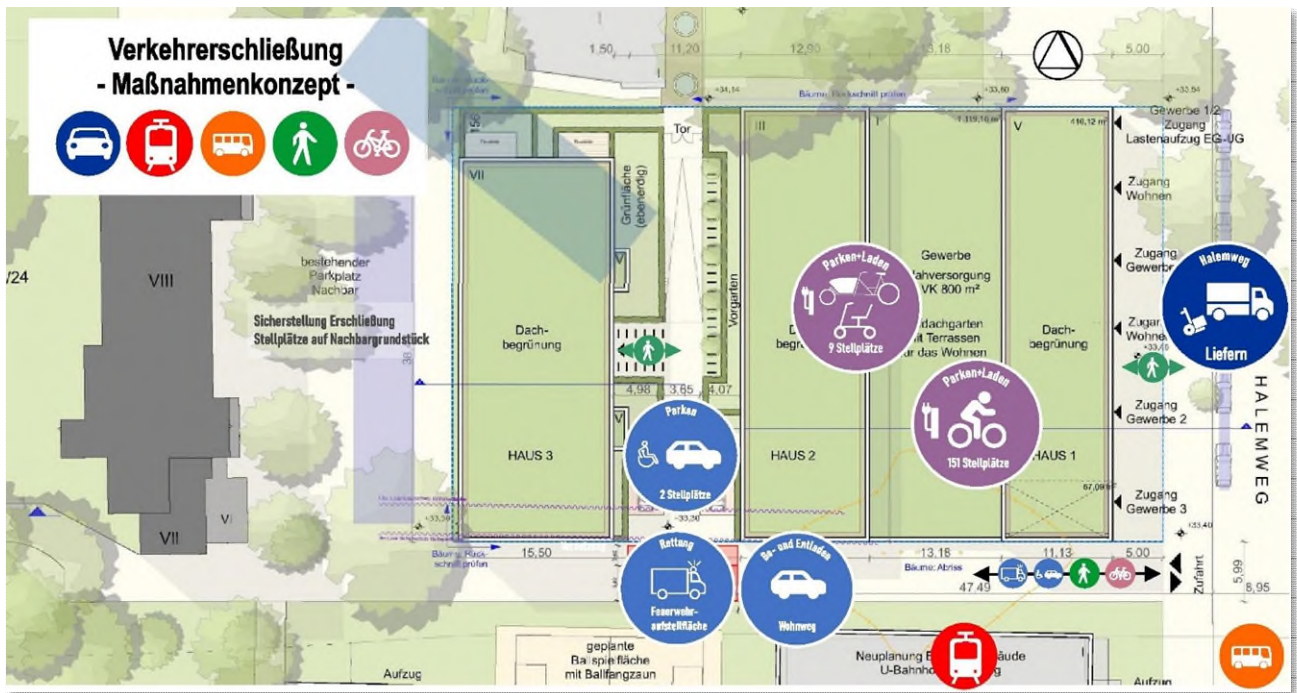


Abb. 17: Verkehrerschließung: Maßnahmenkonzept  
Quelle: Stadt+Verkehr

Potsdam, den 24.01.2022  
STADT+VERKEHR

(Terfort)