

# Verkehrsplanerischer Beitrag zum B-Plan 12-63

**Bericht**



**FGS**

Für

PROJECT Real Estate AG

Frau Maren Baxmeier

Abt. Projektsteuerung

Bartholomäusstraße 26

90489 Nürnberg

über

urbanistica Berlin

Siegfried Pieper

Kaiser-Friedrich-Straße 90

10585 Berlin

erarbeitet durch:

FAS

Forschungs- und Planungsgruppe Stadt und Verkehr

Regensburger Straße 3,

10777 Berlin-Schöneberg

Tel 030/ 390 670 -11

[www.FGSBerlin.de](http://www.FGSBerlin.de)

Bearbeiter:

Michael Höppner (Projektleitung)

Stefan Hoepfner

Dienstag, 11. September 2018

## Inhalt

1	Anlass und Aufgabenstellung.....	4
2	Untersuchungsgebiet Bestand .....	5
2.1	Lage des B-Plan-Gebietes .....	5
2.2	Bestehende Verkehrsbelastung.....	7
2.3	ÖPNV .....	9
2.4	Radverkehr.....	11
2.5	Fußverkehr.....	13
2.6	Carsharing.....	13
2.7	Vorhandene Nutzung .....	14
2.8	Bebauungsplan 12-63.....	14
2.9	Bebauungspläne im näheren Umfeld.....	15
3	Ermittlung des Verkehrsaufkommens .....	16
3.1	Städtebauliche Strukturdaten.....	16
3.2	Verkehrsaufkommen .....	18
3.3	Tagesgang .....	24
4	Ermittlung des Stellplatzbedarfs.....	25
4.1	Stellplatzbedarf Kfz Bewohner.....	25
4.2	Stellplatzbedarf Kfz Besucherverkehr.....	26
4.3	Stellplatzbedarf Kfz Beschäftigtenverkehr .....	27
4.4	Stellplatzbedarf Radverkehr.....	27
5	Verteilung des Verkehrsaufkommens und Auswirkungen .....	28
5.1	Auswirkungen auf den KP Trettachzeile/Ziekowstraße Szenario 1 und 2....	30
5.2	Auswirkungen auf den KP Trepliner Weg/Ziekowstraße Szenario 1 und 2...	34
5.3	Auswirkungen Szenario 3 .....	37
6	Maßnahmen zur Erschließung .....	38
7	Ermittlung Datengrundlage Schalltechnisches Gutachten.....	39
8	Zusammenfassung der Ergebnisse .....	43

## 1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Firma PROJECT Real Estate AG plant Berlin auf der Grundlage der Konzeption „Wohnen an der Trettachzeile“ vom 8.6.2016 der Firma urbanistica eine Wohnbebauung an der Trettachzeile. Auf einem Grundstück mit etwa 10.930 m<sup>2</sup> sollen in 7 Gebäuden etwa 94 Wohnungen entstehen.

Für das Untersuchungsgebiet gelten derzeit die B-Pläne XX-178b und c von 1981 (Gewerbegebiet, GFZ 1,2) sowie der B-Plan XX-4 von 1960 (beschränktes Arbeitsgebiet gemäß BauO 58, BMZ 3,0). Im Ergebnis besteht ausschließlich Baurecht für gewerbliche Nutzungen.

Aufgrund der geplanten Festsetzungen des B-Planes besteht Untersuchungsbedarf hinsichtlich der Machbarkeit der verkehrlichen und technischen Erschließung.

Für die geplante Wohnnutzung ist ein verkehrsplanerischer Fachbeitrag zu erstellen. Insbesondere geht es um die Feststellung der Auswirkungen auf die Belastung des angrenzenden Nebenstraßennetzes und des übergeordneten Netz sowie die Ermittlung des Stellplatzbedarfs und der möglichen Auswirkungen auf die Parkplatzsituation im Umfeld des Bauvorhabens.

Der B-Plan ist in einen entwicklungsfähigen Bereich und einen Überplanungsbereich, der derzeit eine Bestandsnutzung aufweist, unterteilt. Für den entwicklungsfähigen Bereich liegt eine konkrete städtebauliche Planung vor, die nicht das maximal mögliche Maß der städtebaulichen Nutzung beinhaltet. Um verschiedene mögliche Ausbaustufen des B-Plans zu berücksichtigen, wurden folgende Szenarien gerechnet:

- Bestandfall
- Szenario 1: Bestand + aktuelle Planung im entwicklungsfähigen Bereich
- Szenario 2: maximal mögliches städtebauliche Maß der Nutzung für den Entwicklungsbereich und den Überplanungsbereich
- Szenario 3: Verkehrsmodell 2030

Somit wird auch der Forderung des Bezirksamts, den aus dem Bestand erzeugten Verkehr in die Untersuchung einzubeziehen, Rechnung getragen.

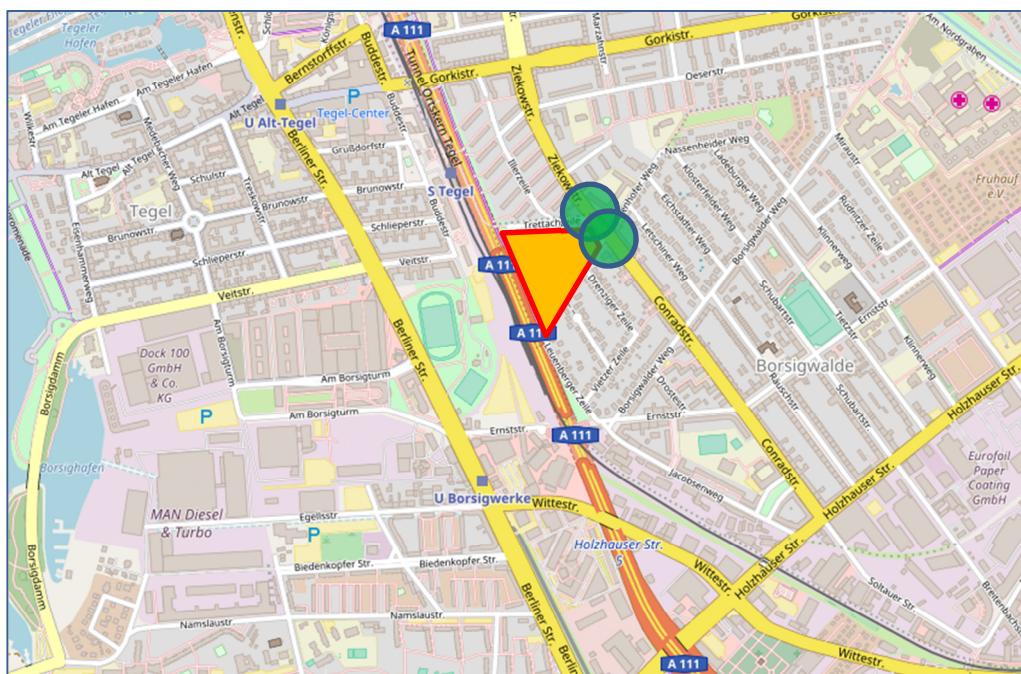
Die Ergebnisse sind Bestandteil des B-Planverfahrens und dienen als Nachweis der Verträglichkeit des Bauvorhabens bezüglich der verkehrlichen Auswirkungen im Umfeld.

## 2 Untersuchungsgebiet Bestand

### 2.1 Lage des B-Plan-Gebietes

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Bezirk Reinickendorf im Ortsteil Borsigwalde. Die geplante Wohnbaufläche liegt auf einem großen Grundstück zwischen der Trettachzeile und dem Trepliner Weg.

Abbildung 1: Lage d. UG im Stadtgebiet u. Verknüpfungspunkte mit dem übergeordneten Netz<sup>1</sup>



Östlich des Grundstücks befindet sich bestehende Wohnbebauung an der Ziekowstraße. Westlich angrenzend an das Wohngebiet verläuft die BAB 111 nach Hamburg, die zusammen mit der S-Bahn eine stadträumliche Barriere bildet. Die nächstgelegenen Ost-West-Straßenverbindungen für den Kfz-Verkehr sind die Gorkistraße nördlich und die Holzhauser Straße südlich in ca. 400 m bzw. 900 m Entfernung.

Die nächstgelegene Straße des übergeordneten Straßennetzes ist der Straßenzug Ziekowstraße/Conradstraße, der nordöstlich an das B-Plan-Gebiet grenzt. Der StEP Verkehr weist diesen Straßenzug in Bestand und Planung mit der Funktion einer Ergänzungsstraße aus. Der Straßenzug ist von zentraler Bedeutung für die Erschließung des Planungsgebietes. Über den Knoten Ziekowstraße/Trettachzeile wird der zu erwartenden Verkehr ins übergeordnete Straßennetz gespeist. Für die Erschließung sind ferner die Gorkistraße im Norden, und die Holzhauser Straße im Süden von Bedeutung. Die Gorkistraße führt direkt zum nächstgelegenen Nahversorgungsbereich Tegel. Die Holzhauser Straße bindet direkt an der BAB 113 an. Nach Norden besteht Anbindung an die BAB über die Conradstraße/Waidmannsluster Damm. Bestand und Planung des umliegenden übergeordneten Straßennetzes gemäß StEP sind identisch, Umstufungen sind derzeit nicht vorgesehen.

Die eigentliche Erschließung des Geländes erfolgt über die Trettachzeile und den Trepliner Weg. Beide Straßen sind Bestandteil des Tempo-30-Netzes und haben neben der reinen Erschließungsfunktion auch Sammelfunktion für angrenzende Wohngebiete.

<sup>1</sup> Karte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Die Lage im Berliner Straßenverkehrsnetz kann insgesamt als sehr gut eingestuft werden. Dieses ist in erster Linie auf den nahegelegenen Autobahnanschluss zurückzuführen. Über die Stadtautobahn sind innerstädtische Ziel in vergleichsweise kurzen Fahrzeiten zu erreichen., .

Abbildung 2: Ausschnitt des Stadtentwicklungsplans Verkehr (StEP) Bestand 2016<sup>2</sup>

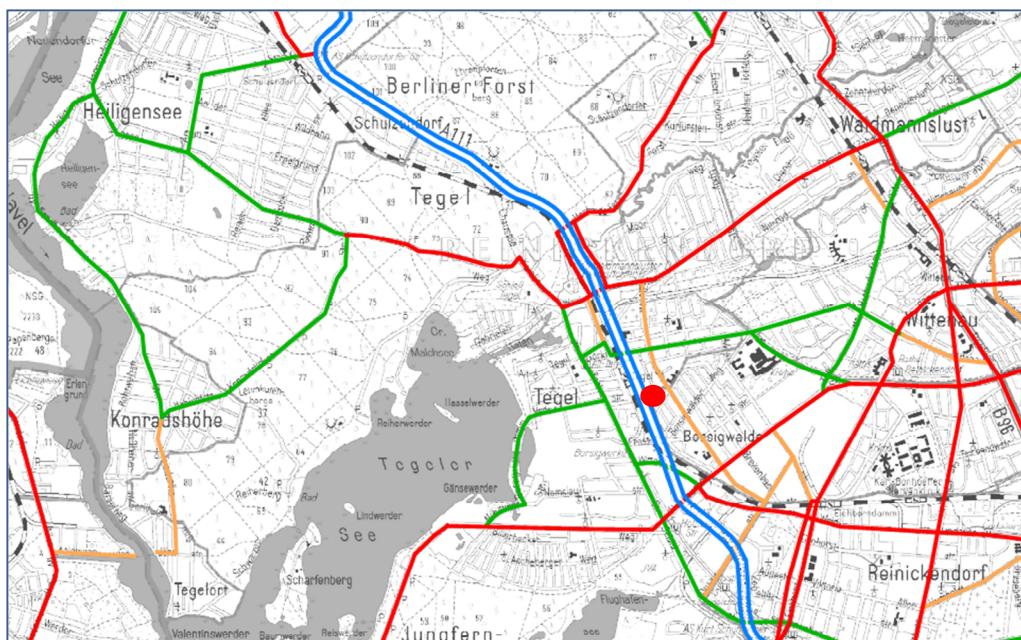
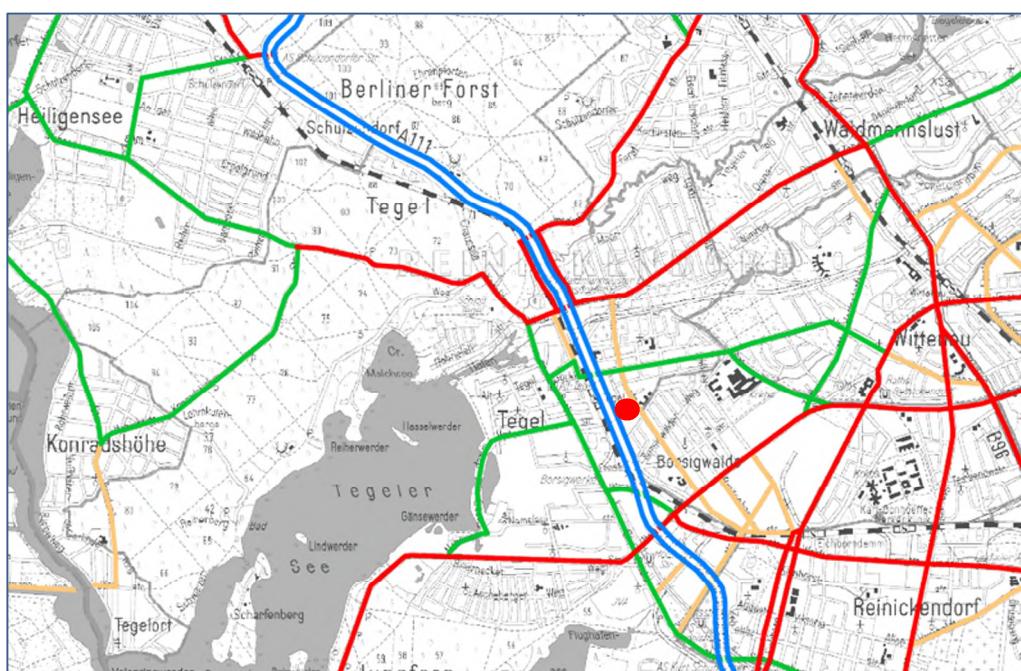


Abbildung 3: Ausschnitt des Stadtentwicklungsplans Verkehr (StEP) Planung 2025



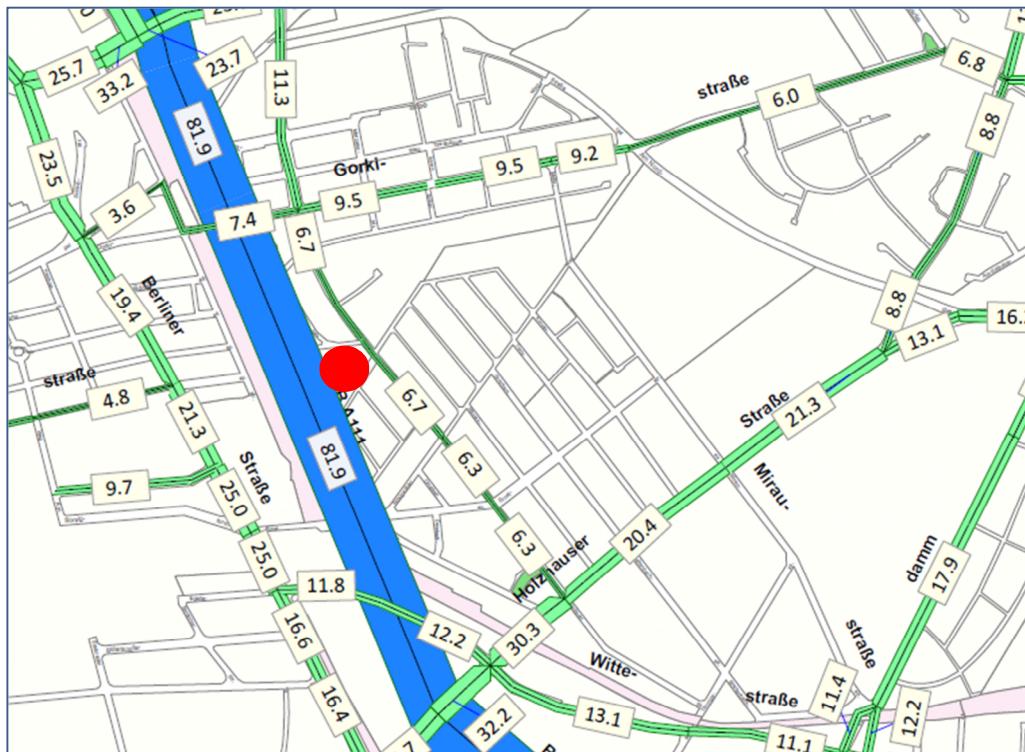
Die angegebenen Fahrzeiten gelten für Nebenverkehrs- und Schwachverkehrszeiten.  
Zu Hauptverkehrszeiten können diese Fahrtzeiten länger ausfallen.

<sup>2</sup> Konzept und Darstellung: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Abteilung VII, November 2016

## **2.2 Bestehende Verkehrsbelastung**

Die Belastung des angrenzenden überörtlichen Netzes ergibt sich aus der Verkehrsstärkenkarte 2014:

Abbildung 4: Ausschnitt Verkehrsstärkenkarte 2014 (DTV werktags)



Für das überörtliche Straßennetz liegt eine 12-h-Zählung nur für nächstgelegenen lichtsignalisierten Knoten Gorki-/Zieckowstraße vor, bei dem jedoch voraussichtlich nur mit einem sehr geringen Verkehrszuwachs zu rechnen ist (vgl. Kap. 5).

Zur Feststellung der Belastung der nächstgelegenen Knotenpunkte (Einspeisungspunkte in das überörtliche Netz) wurden 12-h-Zählungen durchgeführt:

- Trettachzeile/Zieckowweg
  - Trepliner Weg/Conradstraße

Über diese Knoten wird der Prognoseverkehr ins überörtliche Straßennetz eingespeist.

Abbildung 5: Knotenstrombelastungsplan Conradstraße Trepliner Weg (7:00-19:00)

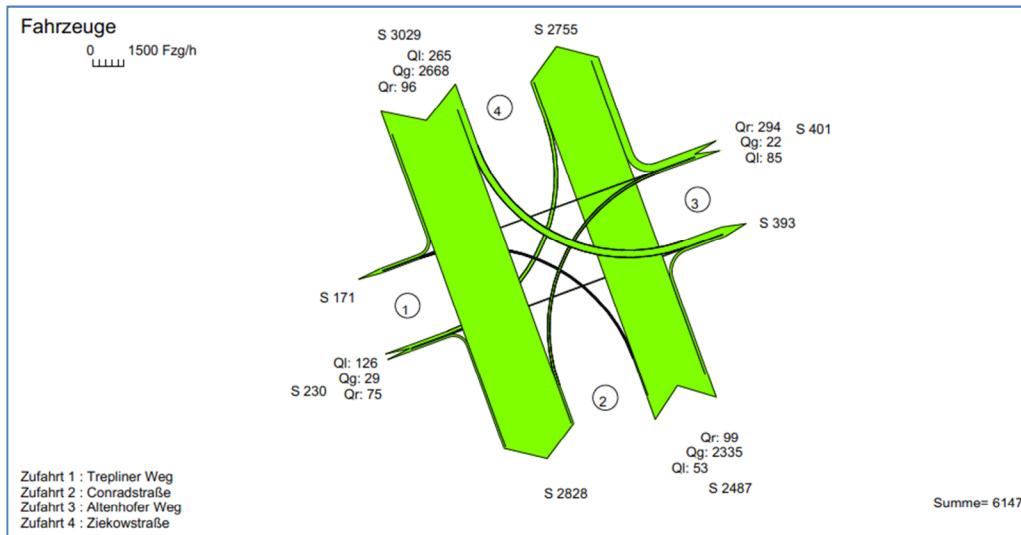
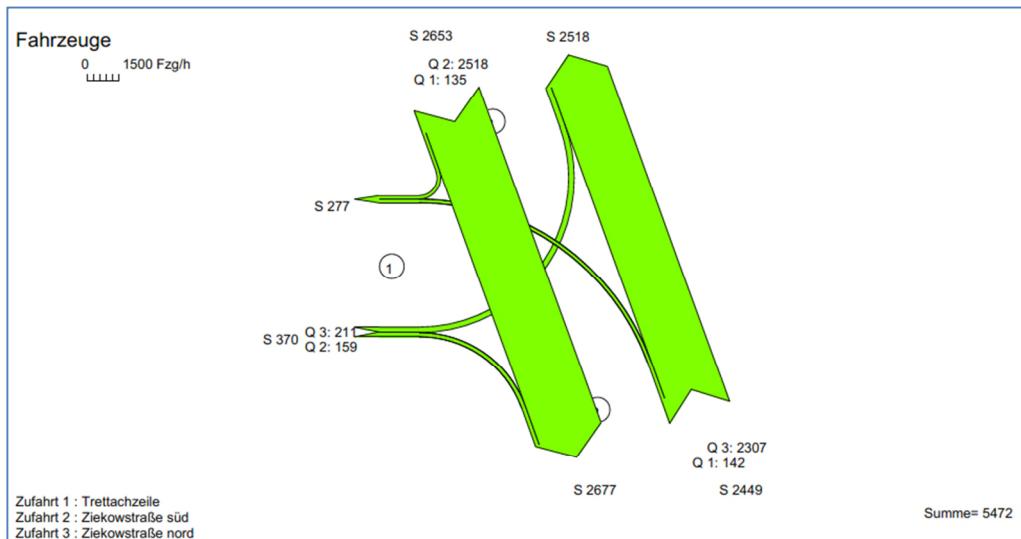


Abbildung 6: Knotenstrombelastungsplan Conradstraße Trettachzeile (7:00-19:00)



Der Anteil des Schwerlastverkehrs liegt bei 4,0% in der Ziekowstraße und 4,3 % in der Conradstraße. Die Trettachzeile bzw. der Trepliner Weg haben einen Schwerlastverkehrsanteil von 1,2% bzw. 5,8%.

Im Vergleich mit der VsK 2014 ergibt sich folgendes Bild:

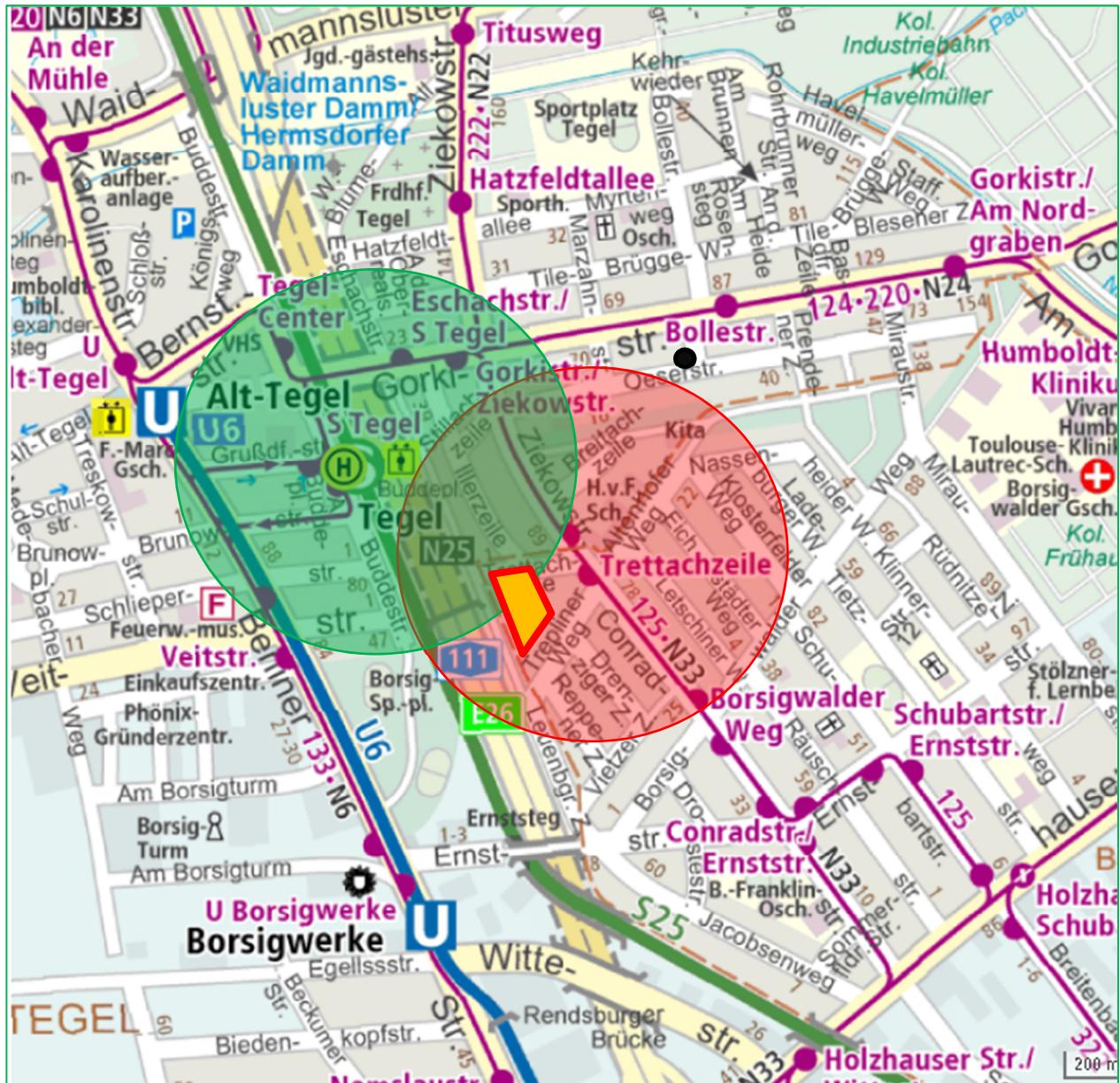
Tabelle 1: Belastung des übergeordneten Straßennetzes VsK 2014 und akutelle Zählungen

Abschnitt	VSK 2014	Zählung	Differenz
Ziekowstraße nördl. Trettachzeile)	6700	6986	4%
Ziekowstraße (Trettachzeile-Trepliner Weg)	6300	7016	11%
Conradstraße	6300	6505	3%

## 2.3 ÖPNV

Die Anbindung an den ÖPNV kann bezogen auf die Stadtrandlage als hervorragend eingestuft werden.

Abbildung 7: ÖPNV-Erschließung des Bauvorhaben (Haltestelleneinzugsradius 300 m)



Das Wohnungsbaugebiet liegt bezogen auf die nächstgelegene Bushaltestelle und den S-Bahnhof Tegel innerhalb des im Nahverkehrsplan festgesetzten Bedienungsstandards (Einzugsbereich Haltestelle 300 m).

Ferner besteht insbesondere mit dem S-Bahnhof Tegel eine nahe gelegenen Anbindung an den schienengebundenen Nahverkehr.

Außerhalb des Bedienungsstandards liegen weitere Haltestellen in sehr guter bis akzeptabler fußläufiger Entfernung:

Tabelle 2: Entfernung der ÖPNV-Haltestellen zum Planungsgebiet

Haltestelle	Linie	Entfernung		Gehzeit [min]	
		nah [m]	fern [m]	schnell	langsam
Trettachzeile	Bus 124, N33	10	350	0	5
S-Bhf Tegel (S-Bahn)	S 25	300	440	3,5	6
S-Bhf Tegel (Bus)	133 N25	400	540	4,5	7,5
Gorki-/Zietowstraße	Bus 124, 125, 220, 222, N22, N24, N33	500	600	6	8,5
Eschachstr. S-Tegel	Bus 124, 125, 220, 222, N22, N24, N33	500	600	6	8,5
U-Bhf Tegel	U6	900	1000	10	14

Die über die o.g. Haltestellen erreichbaren Nahverkehrslinien verkehren zwischen den nachfolgenden Zielen mit folgenden Taktzeiten:

Tabelle 3: Taktzeiten der ÖPNV-Linien

Linie	Von / nach	Taktzeiten		
		HVZ	NVZ	SVZ
S25	Henningsdorf / Teltow/Stadt	20	20	20
Bus 124	Buchholz West / Altheiligen-see	10	10-20	20
Bus 125	U-Osloer Str. / Frohnau Invalidensiedlung	10	10	20
Bus 133	Alt-Heiligensee / U-Haselhorst	10	10	20
Bus 220	Frohnau Hainbuchenstraße / U Alt-Tegel	20	20	20
Bus 222	Tegelort / Altlübars	10	10	20
N22	Tegelort / Altlübars	--	--	30
N24	Märkisches Viertel / S Heiligensee	--	--	30
N33	U Alt-Tegel / U Haselhorst	--	--	30
U6		4-5	5	10

Mit insgesamt 4 Nachtbuslinien, der U-Bahnlinie 6 sowie der S-Bahn besteht auch während der Nachtzeiten eine hervorragende ÖPNV-Erschließung

Zur Hauptverkehrszeit (HVZ) liegen die Taktzeiten bei den Bussen bis auf die Linie 220 bei 10 Minuten, die U-Bahnlinie 6 verkehrt im 4 bis 5-Minuten-Takt.

Die S-Bahn besitzt derzeit nur eine Taktdichte von 20 Minuten. Es bestehen Planungen zum Ausbau der S-Bahn-Strecke Berlin Bornholmer Straße – Berlin-Tegel sowie zur Errichtung eines weiteren Gleises für den Regionalverkehr einschließlich eines Regionalbahnhalts am Bahnhof Berlin-Tegel. Hiermit verbunden ist eine Taktverdichtung des S-Bahn-Verkehrs von 20- auf 10-Minuten-Takt. Beim Regionalverkehr ist von einem 60-Minuten-Takt auszugehen ggf. erfolgt eine Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt. Zusätzlich kann diese Strecke durch Güterverkehr genutzt werden. Mit der Realisierung des Ausbaus ist nach dem gegenwärtigen Stand nicht vor 2026 zu rechnen.

Wichtige innerstädtische Ziele sind mit den öffentlichen Verkehrsmitteln wie folgt erreichbar:

*Tabelle 4: Fahrzeiten ÖPNV zu wichtigen verkehrlichen Zielen*

Verkehrsmittel/Haltestelle	Umsteigen	Ziel	Dauer [min]
Bus/Trettachzeile	nein	U Alt-Tegel, Tegel-Center	6
U-Bahn/Alt-Tegel	ja	Wilmersdorfer Straße	34-45
S-Bahn/S-Tegel	nein	Potsdamer Platz	30-38
S-Bahn/S-Tegel	ja	Alexanderplatz	29-32
U-Bahn/Alt-Tegel	ja	Zoologischer Garten	24-27
U-Bahn/Alt-Tegel	ja	Hauptbahnhof	24-27
S-/U-Bahn Tegel/Alt-Tegel	ja	Friedrichstraße	20-27

Bezogen auf die Lage im Stadtgebiet wird die ÖPNV-Erschließung insgesamt als hervorragend eingestuft.

## 2.4 Radverkehr

Das B-Plangebiet ist direkt an das übergeordnete Fahrrad routennetz Berlins angeschlossen. Parallel zur Stadtautobahn liegt ein übergeordneter Fahrradweg (Route RR 4 Henningsdorf-Innenstadt), der ca. 250 m in südlicher Richtung von weiteren übergeordneter Fahrradwegen in Ost-West-Richtung (TR5 nach Spandau und TR6 nach Wittenau) gekreuzt wird. Der Trepliner Weg ist Bestandteil des Ergänzungsnetzes (vgl. Abbildung 8).

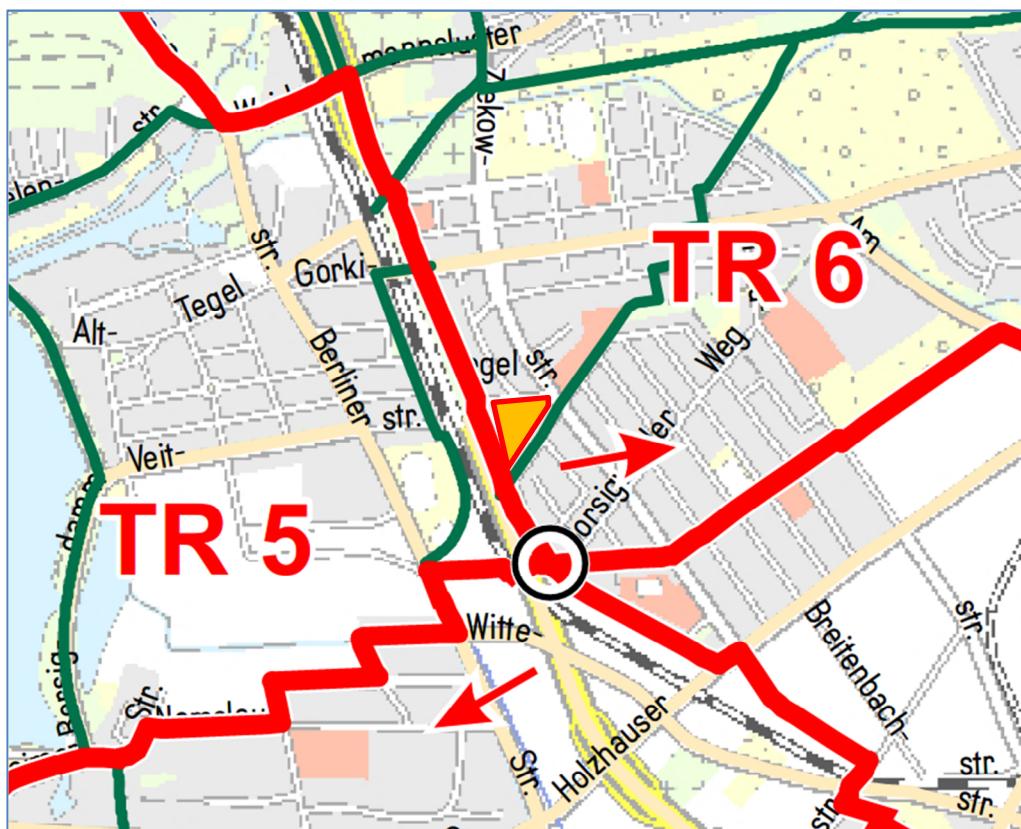
Die Hauptverkehrsstraßen im umliegenden Straßennetz besitzen überwiegend beidseitige Radverkehrsanlagen (vgl. Abbildung 9).

Die Conradstraße und Ziekowstraße weisen einen beidseitig markierten Radweg auf den Nebenanlagen auf, der jedoch mit 80 cm sehr schmal ausfällt und nicht benutzungspflichtig ist.

Im Gegensatz zum Kfz-Verkehr bestehen für den Radfahrer zwischen Gorkistraße und Holzhauser-/Wittestraße mehrere Möglichkeiten die BAB- und S-Bahntrasse zu queren:

- Unterführung S-Bahnhof Tegel
- Überführung auf Höhe der Ernststraße/Borsigwalder Weg

Abbildung 8. Übergeordnetes Fahrrad routennetz Berlin, Stand November 2017

Abbildung 9: Fahrradwege<sup>3</sup><sup>3</sup> FIS Broker

Die Trettachzeile und der Templiner Weg sind als Tempo-30-Straßen ausgeschildert und besitzen keine gesonderten Radverkehrsanlagen. Von der Trettachzeile aus besteht Anbindung an den übergeordneten Fahrradweg (Route RR 4 Henningsdorf-Innenstadt über den an den Wendehammer angrenzenden Gehweg.

## 2.5 Fußverkehr

Die Erschließung für den Fußgängerverkehr erfolgt über das öffentliche Straßen- und Wegenetz.

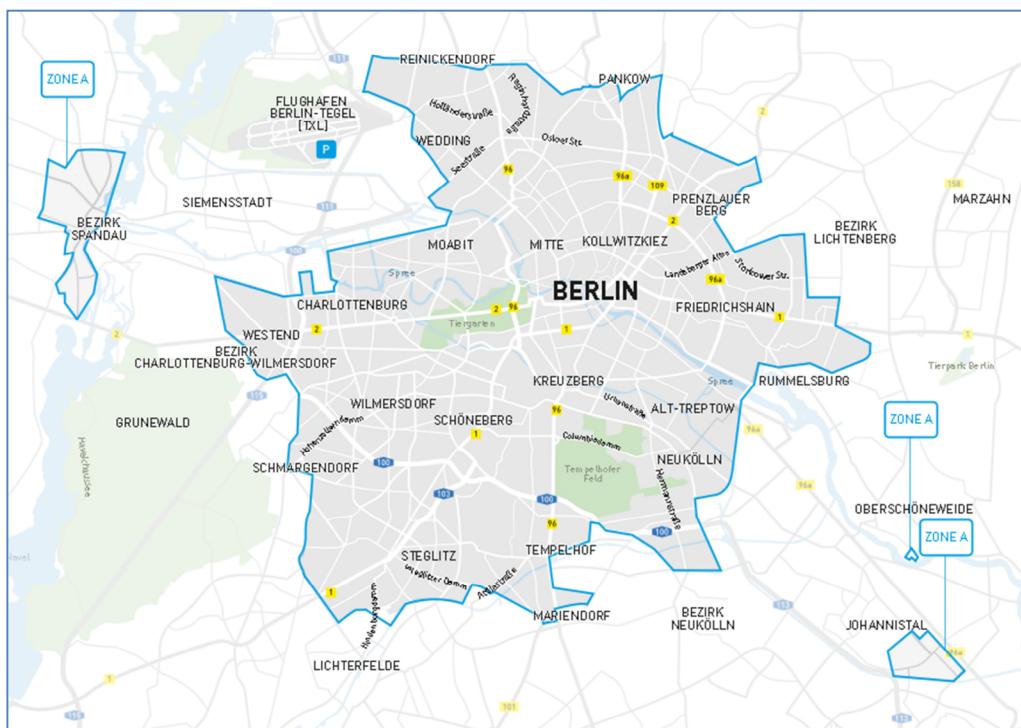
Der südlich an das B-Plangebiet grenzende Trepliner Weg weist auf der B-Plangebieteite einen 1,50 m schmalen Gehweg auf, der auf Höhe Trepliner Weg Nr. 8 endet. Ab hier besteht nur noch eine 3,50 m breite und gepflasterte Mischverkehrsfläche, mit 3,70 m bzw. 1,90 m breiten unbefestigten bzw. geschotterten Seitenstreifen.

## 2.6 Carsharing

Das B-Plangebiet liegt außerhalb des Bedienungsbereichs der Carsharing-Anbieter. Die nächstgelegene Carsharing-Feststation befindet sich in knapp 8 km Entfernung an der Max-Dorn-Straße (Flinkster). Ebenso ist der nördliche Stadtraum Berlins kein Geschäftsgebiet der Freeefloating-Anbieter wie car2go oder DriveNow. Am weitesten reicht noch das Geschäftsgebiet von DriveNow, das bis zum Eichborndamm in ca. 2,5 km Entfernung reicht.

Aufgrund der fehlenden Feststationen bzw. des fehlenden Bedienungsbereichs ist insgesamt davon auszugehen, dass das Carsharing-Prinzip keinen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten im B-Plangebiet ausübt.

Abbildung 10: Geschäftsgebiet von car2go



## 2.7 Vorhandene Nutzung

Das Plangebiet weist eine Mischnutzung auf. Im Entwicklungsfähigen Abschnitt (vgl. 0) sind ein Getränkehandel (Nr. 17/19), eine Rohrleitungs- und Tiefbaufirma (Nr. 9/13) sowie Kfz-Gewerbe (Nr. 15). In den denkmalgeschützten Gebäuden des ehemaligen Wasserwerkes (ebenfalls Nr. 15) befinden sich einige Wohnungen. Die übrigen Flächen weisen Doppel- und Mehrfamilienhäusern mit Büros (freie Berufe) und Einzelhandelseinrichtungen auf. Im Obergeschoß des Gebäudes Trettachzeile 7 befindet sich ein Moscheeverein. Die bauliche Entwicklung dieser Grundstücke ist überwiegend als abgeschlossen zu betrachten. Unabhängig hiervon besteht mit dem B-Plan theoretisch die Möglichkeit einer Überplanung, die für den Prognosefall zu berücksichtigen ist (s.u.).

2.8 Bebauungsplan 12-63

Für den bislang überwiegend gewerblich genutzten Baublock zwischen Trettachzeile, Ziekowstraße und Trepliner Weg sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer Wohnanlage geschaffen werden.

Aufgrund seiner zentralen Lage in Tegel / Borsigwalde und der guten Erreichbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs besteht im Rahmen der Wohnungsbaustrategie Berlins auch das bezirkliche Interesse, auf den bisher kaum baulich genutzten Grundstücken Wohnbebauung zu errichten. Der für den Baublock bestehende B-Plan xx-274 mit der ausgewiesenen gewerblichen Nutzung bedarf somit einer Planänderung, die mit dem vorliegenden B-Plan 12-63 erfolgen soll.

Der B-Plan sieht die in der nachfolgenden Abbildung dargestellte Baustruktur vor:

Abbildung 11: Geplante Bebauung Trettachzeile, aus dem B-Plan Entwurf (rot = Bestandserhalt, blau = entwicklungsfähig, braun=Entwicklung abgeschlossen Überplanung möglich)



Konkrete Planungsabsichten bestehen für den blau markierten Abschnitt des Baublocks. Hier sind 96 Wohneinheiten mit ca. 9.555 qm Geschossfläche geplant. Für die vorhandene Bebauung an der Trettachzeile ist eine Überplanung möglich, ebenso wie für die Bebauung im nördlichen Teil des Trepliner Wegs. Bestandserhalt ist für die 4 quadratischen Wohngebäude in der Mitte des Baublocks vorgesehen. Die außerhalb des entwicklungsähigen Abschnitts liegenden Nutzungen sind ebenfalls in die Verkehrsabschätzung einzubeziehen, um mögliche Veränderungen im Verkehrsaufkommen im Falle einer Überplanung zu ermitteln.

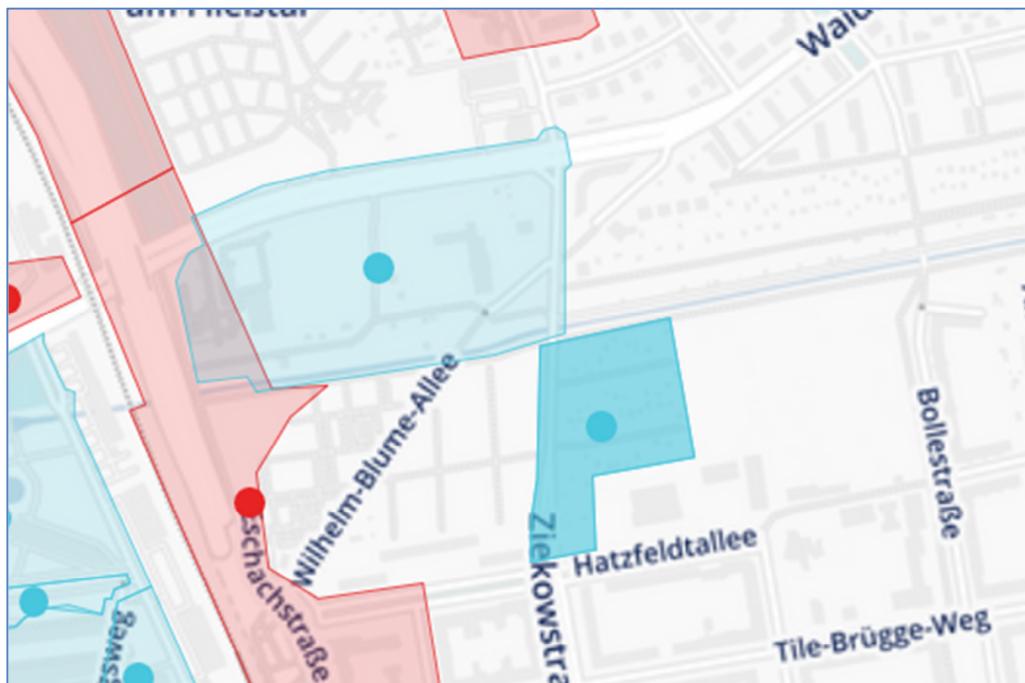
Die Erschließung des B-Plangebietes erfolgt über eine Erschließungsstraße, die den Trepliner Weg mit der Trettachzeile verbindet und eine Breite zwischen 3,60 m – 7,00 m aufweist.

## 2.9 Bebauungspläne im näheren Umfeld

Es bestehen keine Bebauungspläne im näheren Umfeld, die Einfluss auf das vorliegende Bauvorhaben ausüben. Die Übersichtskarte der Bebauungspläne des Bezirks Reinickendorf zeigt entlang der Conrad- und Zieckowstraße ausschließlich bereits festgesetzte B-Pläne, die mit den bestehenden Baustrukturen vollständig bebaut sind. Lediglich am nördlichen Ende sind zwei im Verfahren befindliche B-Pläne XX-257 und XX-287 ausgewiesen. Letzter beinhaltet eine Grünfläche während für den B-Plan XX-257 in erster Linie über den Waidmannsluster Damm erschlossen wird und keinen bzw. sehr geringen Verkehr über die Zieckowstraße Richtung Süden erzeugen wird.

Die im Verfahren befindlichen B-Pläne westlich der BAB werden ebenfalls keine Auswirkung haben, da die Zieckow- und Conradstraße für die Erschließung dieser Standorte keine Rolle spielt.

Abbildung 12: B-Pläne XX-257 und XX-287<sup>4</sup>



<sup>4</sup><https://www.berlin.de/ba-reinickendorf/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung-und-denkmalschutz/bebauungsplaene/>

### 3 Ermittlung des Verkehrsaufkommens

#### 3.1 Städtebauliche Strukturdaten

Bei den städtebaulichen Strukturdaten wird davon ausgegangen, dass für den Prognosezustand das mögliche Maß der baulichen Nutzung voll ausgeschöpft wird. D.h., dass die bestehende Bebauung vollständig überplant wird. Um den Verkehrszuwachs zu ermitteln, ist ferner das Verkehrsaufkommen aus der bestehenden Nutzung zu bestimmen. Aus der Differenz zwischen dem Bestandsverkehrsaufkommen und dem Aufkommen aus dem möglichen geplanten Maß der baulichen Nutzung ergibt sich der eigentliche Verkehrszuwachs.

Für die bestehende Nutzung wurden folgende Strukturdaten ermittelt:

*Tabelle 5: Strukturdaten Bestandsfall*

Bereich	Fläche Bebauung [m <sup>2</sup> ]	Etagen	Summe GF [m <sup>2</sup> ]	Nutzung
Trettachzeile 17/19	1.018	1	1.018	Gewerbe
Trettachzeile 9/13	720	1	720	Gewerbe
Trettachzeile 7	350	3	1.050	Misch
Trettachzeile 3-5	640	3	1.920	Wohnen
Ziekowstraße 79-85	767	1-2	1.050	Einzelhandel
Trepliner Weg 4-4b-6	551	2	950	Wohnen
Trepliner Weg 8a-g	464	2	928	Wohnen
Bebauung auf Entwicklungsfläche	374	2-3	1.110	Wohnen
	609	1	609	Gewerbe

Es ergeben sich im Bestand insgesamt 9.355 m<sup>2</sup> Geschoßfläche mit der o.a. Nutzungs zusammensetzung. Die Flächen beruhen auf Angaben des Bauherren oder wurden über die Gebäudefläche aus der ALK ausgelesen.

Für Szenario 1 sind zusätzlich zu den genannten Nutzungen noch 9.555 m<sup>2</sup> Wohnfläche der aktuellen Planung für den entwicklungsfähigen Bereich hinzuzurechnen. Die gewerbliche Nutzung wird in diesem Bereich überbaut, so dass sich insgesamt 17.301 m<sup>2</sup> Geschoßfläche ergeben:

*Tabelle 6: Strukturdaten Szenario 1 mit Bebauung entwicklungsfähiger Fläche*

Bereich	Fläche	Etagen	Summe GF	Nutzung
Trettachzeile 17/19	1.018	1	1.018	Gewerbe
Trettachzeile 9/13	720	1	720	Gewerbe
Trettachzeile 7	350	3	1.050	Mischnutzung
Trettachzeile 3-5	640	3	1.920	Wohnen Best.
Ziekowstraße 79-85	767	1-2	1.050	Einzelhandel
Trepliner Weg 4-4b-6	551	2	950	Wohnen Best.
Trepliner Weg 8	464	2	928	Wohnen Best.
Entwicklungsfläche	374	2-3	997	Wohnen Best.
	3.185	3-4	9.555	Wohnen gepl.

Die bei Szenario 1 geplante Wohnfläche entspricht in etwa 96 Wohneinheiten.

Bei Szenario 2 wird das maximal mögliche Maß der baulichen Nutzung ausgeschöpft (Worst-Case-Szenario). Bei den im B-Plan ausgewiesenen Mischnutzungsflächen wurde ein Verhältnis von 60% Wohnen und 40% Gewerbe angesetzt. Die Flächen für das Allgemeine Wohngebiet sind zu 100% Wohnnutzung. Für den Teilbereich an der Ziekowstraße 79-85 soll ggf. Wohnbebauung anstelle der Einzelhandelseinrichtung entstehen. Gleichwohl wird im Sinne einer Worst-Case-Analyse davon ausgegangen, dass im Erdgeschoss weiterhin Einzelhandelsnutzung bestehen bleiben wird, da hiermit ein höheres Verkehrsaufkommen verbunden ist. Die Einzelhandelsfläche ergibt sich hier aus der maximal möglichen Gebäudefläche im Erdgeschoss. Die Wohnnutzung im Trepliner Weg 8 bleibt erhalten, so dass hier, trotz der theoretisch möglichen höheren Geschossfläche, die Fläche der Bestandsnutzung maßgebend ist. Im Entwicklungsgebiet berechnet sich bei diesem Szenario die Geschossflächenzahl letztlich aus dem vorgegebenen Maß der Baukörper und der möglichen Geschosse, wodurch diese dann geringer ausfällt als das Maß der Grundfläche x GFZ.

Tabelle 7: Strukturdaten Szenario 2 B-Plan 12-63 (gelb = Mischnutzung)

Bereich	Grundfläche	Gfz	Summe GF	Nutzung
Trettachzeile 17/19	2.841	1,4	3.977	Wohnen
Trettachzeile 9/13	3.336	1,4	4.670	Wohnen
Trettachzeile 3-7	3.460	1,2	2.491	Wohnen
			1.661	Gewerbe
Ziekowstraße 79-85	1.865	1,2	1.285	Einzelhandel
			953	Wohnen
Trepliner Weg 4-4b-6	3.160	0,6	1.138	Wohnen
			758	Gewerbe
Trepliner Weg 8	2.563	0,6	928	Wohnen
Bebauung auf Entwicklungsfläche	14.820	1,2	11.903 <sup>5</sup>	Wohnen

Gegenüber dem Bestand ergibt sich bei Szenario 2 eine Erhöhung der Geschossfläche auf insgesamt 29.765 m<sup>2</sup> bzw. ein Zuwachs um 20.140 m<sup>2</sup>. Die gesamte geplante Wohnfläche entspricht etwa 261 Wohneinheiten.

---

<sup>5</sup> Begrenzung der Geschossfläche durch die vorgegebene Größe der Baukörper (Baulinien und mögliche Geschosse).

### 3.2 Verkehrsaufkommen

Die Verkehrserzeugung wird ausgehend von dem mit den bestehenden oder geplanten Nutzungen verbundenen Personenaufkommen (Einwohner, Beschäftigte, Kunden/Besucher) ermittelt. Dieses wurde anhand folgender Kennwerte berechnet:

- 50 m<sup>2</sup> GF/Einwohner<sup>6</sup>
- 3 Beschäftigte/100 m<sup>2</sup> für Einzelhandelsnutzung<sup>4</sup>
- 2,5 Beschäftigte/100 m<sup>2</sup> für gewerbliche Nutzung<sup>4</sup>
- 5% des Wegeaufkommens Einwohner für Besucher Wohnnutzung<sup>7</sup>
- 40 Kunden/m<sup>2</sup> Verkaufsfläche Einzelhandel<sup>8</sup>
- 0,5 Kunden/Beschäftigtem bei gewerblicher Nutzung

Für den Bestand bzw. das B-Plangebiet ergibt sich aus den vorgenannten Kennwerten folgendes Personenaufkommen:

*Tabelle 8: Personenaufkommen Bestand*

Nutzung	Fläche [m <sup>2</sup> ]	Einwohner	Beschäftigte	Kunden/Besucher
Wohnen	4.908	98		8
Gewerbe	2.347		59	29
Misch	1.050	11	13	7
Einzelhandel	1.050		32	630
Summe:	9.355	109	103	674

*Tabelle 9: Personenaufkommen Bestand und Planung entwicklungsfähiger Bereich Szenario 1*

Nutzung	Fläche [m <sup>2</sup> ]	Einwohner	Beschäftigte	Kunden/Besucher
Wohnen	14.463	280		25
Gewerbe	1.738		43	22
Misch	1.050	11	13	7
Einzelhandel	1.050		32	630
Summe:	17.821	300	88	683

*Tabelle 10: Personenaufkommen geplante Nutzungen B-Plan 12-63 Szenario 2*

Nutzung	Fläche [m <sup>2</sup> ]	Einwohner	Beschäftigte	Kunden/Besucher
Wohnen	26.061	521		44
Gewerbe	2.419		60	30
Misch	-	-	-	-
Einzelhandel	1.285		39	771
Summe:	29.765	521	99	845

<sup>6</sup> SenStadtUm, Anlage 1 zum Schreiben vom 10.03.2014, Aktualisierte Planungsannahmen für Soziale Infrastruktur als Folgeeinrichtungen bei Wohnungsneubau (12/2013) sowie ausgewählte Angaben (nachrichtliche Übernahme) zu Richtwerten für Kindertagesstätten und Schulen.

<sup>7</sup> FGSV, Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens für Gebietstypen (2006)

<sup>8</sup> Unterer Spannenwert nach FGSV Gebietstypen 2006 aufgrund der städtischen Randlage und des Konkurrenzeffekts des benachbarten Nahversorgungszentrums Gorkistraße.

Das Wegeaufkommen wurde bezogen auf das ermittelte Personenaufkommen mit den Kennwerten nach Tabelle 11 berechnet:

*Tabelle 11: Kennwerte zur Ermittlung des Prognoseverkehrsaufkommens*

90%	Anwesenheit Einwohner am Wohnort <sup>5</sup>
20%	Anteil der Wege außerhalb des Wohnortes
85%	Anwesenheit bei Beschäftigten
3,4	Wege/Einwohner <sup>9</sup>
2,0-2,5	Wege/ Beschäftigtem (Einzelhandel bzw. Gewerbe)
2,0	Wege/Besucher bzw. Kunde

*Tabelle 12: Wegeaufkommen Bestandsnutzung*

Bestand	Einwohner	Be-schäftigte	Kunden/ Besucher	Summe Wege	Abschlag	Summe Wege
Wohnen	334		16	350	72% <sup>10</sup>	256
Gewerbe		147	59	205	85% <sup>11</sup>	183
Misch	36	33	13	82	72% bzw. 85%	68
Einzelhandel		79	882	961		961
<b>Summe:</b>	<b>369</b>	<b>258</b>	<b>970</b>	<b>1.597</b>		<b>1.467</b>

*Tabelle 13: Wegeaufkommen Nutzungen B-Plan 12-63 Szenario 1 (inkl. Bestand)*

Nutzung	Einwohner	Be-schäftigte	Kunden/ Besucher	Summe Wege	Abschlag	Summe Wege
Wohnen	983		50	1.033	72%	758
Gewerbe		109	43	152	85%	136
Misch	36	33	13	82	72% bzw. 85%	67
Einzelhandel		79	882	961		961
<b>Summe:</b>	<b>1.019</b>	<b>220</b>	<b>989</b>	<b>2.228</b>		<b>1.921</b>

Während das Wegeaufkommen des B-Plangebiets bei Szenario 1 um etwa 30% steigt, findet bei Szenario 2 nahezu eine Verdoppelung statt:

<sup>9</sup> Mobilität in Städten – SrV 2013, Tabelle äußere Stadt

<sup>10</sup> 90% Anwesenheit Einwohner x 80% wohnortbezogene Wege = 72%

<sup>11</sup> Anwesenheit am Arbeitsplatz (15% abwesend durch Krankheit oder Urlaub)

Tabelle 14: Wegeaufkommen Nutzungen B-Plan 12-63 Szenario 2

<b>Nutzung</b>	<b>Einwohner</b>	<b>Be-schäftigte</b>	<b>Kunden/Besucher</b>	<b>Summe Wege</b>	<b>Abschlag</b>	<b>Summe Wege</b>
Wohnen	1.772		88	1.860	72%	1.364
Gewerbe		151	60	212	85%	189
Misch	-	-	-	-		-
Einzelhandel		96	1.079	1.079		1.176
<b>Summe:</b>	<b>1.772</b>	<b>248</b>	<b>1.228</b>	<b>3.248</b>		<b>2.729</b>

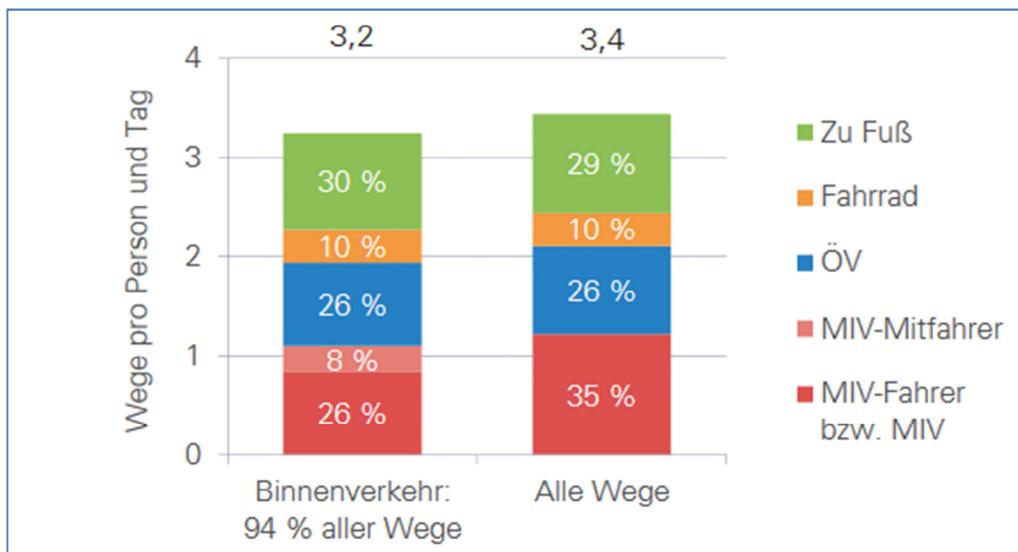
Der Kfz-Verkehr wird über den Modal Split am Wegeaufkommen und den Fahrzeug-Besetzungsgrad gerechnet. Zusätzlich ist für die Einzelhandelsnutzung der Mitnahmeeffekt zu berücksichtigen. Es ist davon auszugehen, dass ein Teil der Fahrten von und zur Einzelhandelsnutzung aus einer zwecks Einkaufs unterbrochenen Fahrt des Durchgangsverkehrs auf der Ziekowstraße bzw. dem Conradweg besteht, die keinen Nettozuwachs an Kfz-Fahrten zur Folge hat. Dieser Überschneidungseffekt betrifft auch das B-Plangebiet selbst, d.h. der Weg zum Einkaufen ist schon im Einwohner und Beschäftigtenverkehr des B-Plans enthalten. Ferner ist davon auszugehen, dass auch ein Teil des örtlichen Verkehrs und des Durchgangsverkehrs die eigentliche Ziel- und Quelfahrt lediglich unterbricht, um den Einkauf vorzunehmen. Der Mitnahmeeffekt wird deshalb mit 50% entsprechend hoch angesetzt.

Tabelle 15: Kennwerte zur Ermittlung des Kfz-Aufkommens

35%	Anteil Motorisierter Individualverkehr Besucher und Bewohner <sup>5</sup>
1,3	Personen/Kfz Besetzungsgrad Einwohner <sup>5</sup>
1,2	Personen/Kfz Besetzungsgrad Beschäftigte <sup>5</sup>
1,8	Personen/Kfz Besetzungsgrad Besucher Wohnnutzung <sup>5</sup>
1,3	Personen/Kfz Besetzungsgrad Kunden Einzelhandel oder Gewerbe <sup>5</sup>
50%	Mitnahmeeffekt Einzelhandel

Der Modal Split orientiert sich an den für die äußere Stadt Berlins vorliegenden Durchschnittswerten des SrV 2013:

Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl spezifisches Verkehrsaufkommen äußere Stadt SrV 2013



Die Annahme eines eher durchschnittlichen MIV-Anteils begründet sich wie folgt:

- zu erwartende sozioökonomische Struktur der Einwohner,
- konservativer Ansatz (Worst-Case-Szenario),
- fußläufig erreichbare Nahversorgung,
- sehr gute MIV-Anbindung des B-Plan-Gebietes,
- hervorragende ÖPNV-Anbindung,
- sehr gute Anbindung an das übergeordnete Radverkehrsnetz.

Einflüsse wie künftig zu erwartendes geändertes Mobilitätsverhalten, ein höherer Anteil mobilitätschwacher Menschen, Mobilitätsdaten u. Mobilitätstrends für Berlin etc. sind hierbei berücksichtigt. Trotz der Randlage im Stadtgebiet und der sehr guten MIV-Anbindung über den nahen Anschluss an die Stadtautobahn wird von einem durchschnittlichen Modal Split ausgegangen, da die Qualität der ÖPNV-Anbindung für einen Standort der äußeren Stadt weit überdurchschnittlich ist. Zudem liegt mit der Gorkistraße ein größerer Nahversorgungsstandort in fußläufiger Erreichbarkeit. Freizeitanlagen wie der Tegeler See, der Tegeler Forst, Schloss und Schlosspark Tegel oder Steinbergpark auf kurzem Weg per Fahrrad zu erreichen.

Für den Modal Split wurde in Anlehnung an die die Werte des SrV folgende Wegezweckdifferenzierung vorgenommen:

Tabelle 16: angenommene Verkehrsmittelwahl MIV für das B-Plangebiet nach Zweckgruppen<sup>12</sup>

Zweck des Verkehrswegs	Verkehrsmittelwahl MIV
Eigene Wohnung	35%
Arbeitsplatz	40%
Einkauf/Dienstleistung	35%
Freizeit	35%

Während der Verkehrswegezweck „Arbeitsplatz“ sich auf den Weg einem zum Arbeitsplatz innerhalb des Untersuchungsgebiets bezieht, ist der Modal Split für den Verkehrswegezweck „eigene Wohnung“ ein Mischwert für verschiedene Zwecke wie Weg zum Arbeitsplatz, Einkaufen, Freizeit usw.

<sup>12</sup> In Anlehnung an Tab. 5.5 SrV 2013, Tabellen äußere Stadt

Anhand des gesetzten Modal Splits wurde für den Bestand folgendes Kfz-Verkehrsaufkommen gerechnet:

*Tabelle 17: Kfz-Aufkommen Bestandsnutzung (24h/werktags)*

Nutzung	Kfz-Wege			Kfz-Fahrten			
	Ein-wohner	Be-schäftigte	Kunden/Besucher	Ein-wohner	Be-schäftigte	Kunden/Besucher	Σ Kfz-Fahrten
Wohnen	84		6	65		3	68
Gewerbe		50	21		42	16	57
Misch	3	4	2	2	4	2	8
Einzelhandel		11	309		9	119	128
<b>Summe:</b>	<b>87</b>	<b>65</b>	<b>337</b>	<b>67</b>	<b>54</b>	<b>139</b>	<b>260</b>

Demgegenüber ergibt sich durch das im B-Plan ausgewiesene Maß der baulichen Nutzung ein Anstieg um 111 Kfz-Fahrten für Szenario 1 bzw. 316 für Szenario 2:

*Tabelle 18: Kfz-Aufkommen Szenario 1 (24h/werktags)*

Nutzung	Kfz-Wege			Kfz-Fahrten			
	Ein-wohner	Be-schäftigte	Kunden/Besucher	Ein-wohner	Be-schäftigte	Kunden/Besucher	Σ Kfz-Fahrten
Wohnen	248		18	191		10	200
Gewerbe		37	15		31	12	42
Misch	3	4	2	2	4	2	8
Einzelhandel		11	309		9	119	128
<b>Summe:</b>	<b>251</b>	<b>52</b>	<b>344</b>	<b>193</b>	<b>43</b>	<b>142</b>	<b>378</b>

*Tabelle 19: Kfz-Aufkommen Szenario 2 (24h/werktags)*

Nutzung	Kfz-Wege			Kfz-Fahrten			
	Ein-wohner	Be-schäftigte	Kunden/Besucher	Ein-wohner	Kunden/Besucher	Be-schäftigte	Σ Kfz-Fahrten
Wohnen	447		31	344		17	361
Gewerbe		51	21		43	16	59
Misch	-	-		-	-	-	-
Einzelhandel		13	378		11	145	156
<b>Summe:</b>	<b>447</b>	<b>65</b>	<b>430</b>	<b>344</b>	<b>54</b>	<b>179</b>	<b>576</b>

Der Wirtschaftsverkehr wurde anhand der Kennwerte der Tabelle 20 bis Tabelle 22 ermittelt:

Tabelle 20: Kfz-Aufkommen Wirtschaftsverkehr Bestand

Nutzung	Wege/Ew bzw. Beschäftigte <sup>13</sup>	EW/Besch.	Wege	Modal Split	Kfz-Fahrten
Wohnen	0,1	109	11	100%	11
Gewerbe	0,5	72	36	100%	36
Einzelhandel	0,4	32	13	100%	13
Summe:			59	100%	59

Tabelle 21: Kfz-Aufkommen Wirtschaftsverkehr Szenario 1

Nutzung	Wege/Ew bzw. Beschäftigte <sup>12</sup>	EW/Besch.	Wege	Modal Split	Kfz-Fahrten
Wohnen	0,1	300	30	100%	230
Gewerbe	0,5	57	28	100%	28
Einzelhandel	0,4	32	13	100%	13
Summe:			70	100%	71

Tabelle 22: Kfz-Aufkommen Wirtschaftsverkehr Szenario 2

Nutzung	Wege/Ew bzw. Beschäftigte <sup>12</sup>	EW/Besch.	Wege	Modal Split	Kfz-Fahrten
Wohnen	0,1	521	52	100%	52
Gewerbe	0,5	60	30	100%	30
Einzelhandel	0,4	39	15	100%	15
Summe:			98	100%	98

Für den Wirtschaftsverkehr wurde ein 100%iger Motorisierungsgrad angesetzt. Gegenüber dem Bestand ergibt sich ein Zuwachs von 11 Kfz-Fahrten bei Szenario 1 bzw. 39 bei Szenario 2.

Der Gesamzuwachs des motorisierten Individualverkehrs im Vergleich zur Bestands situation liegt bei 385 Kfz-Fahrten/24 h werktags:

Tabelle 23: Verkehrsraufkommen Bestand und geplante Nutzung (Kfz 24 h werktags)

	Wohnen	Ge- werbe	Misch- nutzung	Einzel- handel	Wirtschafts- verkehr	Summe:
Bestand	68	57	8	128	59	320
Szenario 1	200	42	8	128	71	449
Szenario 2	361	59	-	156	98	674
Differenz Bestand/Sz.1	133	- 15	-	-	12	129
Differenz Bestand/Sz.2	293	2	- 8	29	38	354

Der durch das B-Plangebiet induzierte Verkehrszuwachs ermittelt sich aus der Differenz zwischen Bestand und Planung und liegt bei 129 Kfz-Fahrten/24 h bezogen auf Szenario 1 und 354 Kfz-Fahrten/24 h werktags bezogen auf Szenario 2.

---

<sup>13</sup>D. Bosserhoff, Handbuch für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik, Verkehrsraufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung und Auswirkungen auf das Straßennetz (Kap. 1.3).

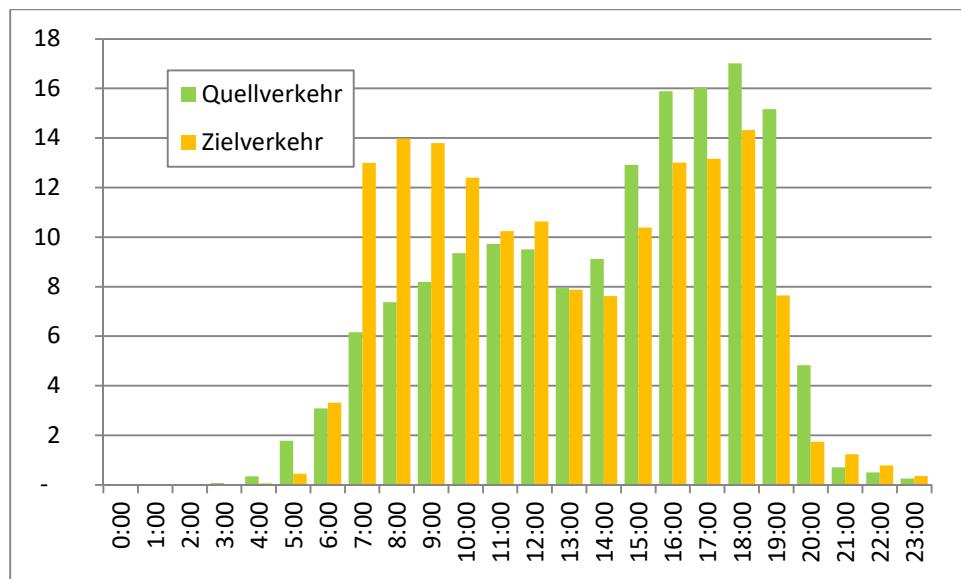
### 3.3 Tagesgang

Ausgehend von den zuvor ermittelten Verkehrszahlen wurden folgende Tagesganglinien angesetzt:

- Einwohner: Gebietstypen 2006<sup>15</sup>, modifiziert im Hinblick auf die Daten aus dem SrV 2013<sup>16</sup>
- Besucher Wohnen: Gebietstypen 2006
- Beschäftigte Gewerbe und Einzelhandel: eigene Tagesganglinie für das Zeitfenster 6:00-21:00 mit angehobener Früh- und Spätspitze gegenüber der Tagesganglinie Gebietstypen 2006
- Kunden Verbrauchermarkt, Retail, Postfiliale: Gebietstypen 2006
- Wirtschaftsverkehr: Gebietstypen 2006

Für die verschiedenen Nutzungen wird hinsichtlich des Ziel- und Quellverkehr zusammengefasst von dem Tagesgang der Abbildung 14 und Abbildung 16 ausgegangen. Gegenüber dem Bestand ergeben sich sowohl in der Uhrzeit als auch in den Ziel-Quellverkehrsbeziehungen Verschiebungen der Spitzenlast:

Abbildung 14: Tagesgang Verkehrsaufkommen Kfz Bestand<sup>17</sup>



<sup>15</sup> FGSV, Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens für Gebietstypen – (2006)

<sup>16</sup> Mobilität in Städten – SrV 2013, Tabelle innere Stadt

<sup>17</sup> Tagesganglinien differenziert nach Einwohnern, Besucher und Wirtschaftsverkehr, Grundlage Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens für Gebietstypen – (2006) bzw. SrV 2013, Tabellenbericht Äußere Stadt, Tab. 8.1

Abbildung 15: Tagesgang Prognoseverkehrsaufkommen Szenario 1

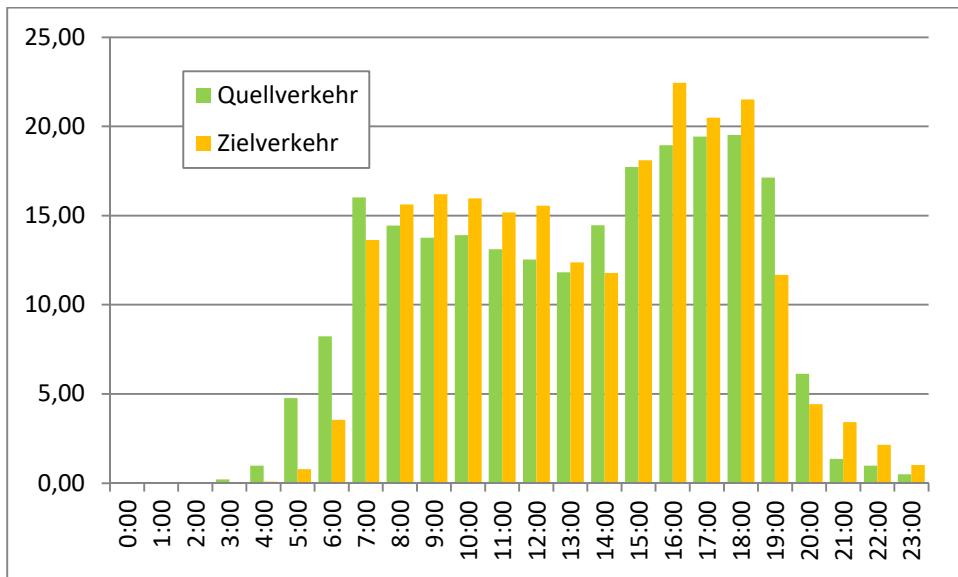
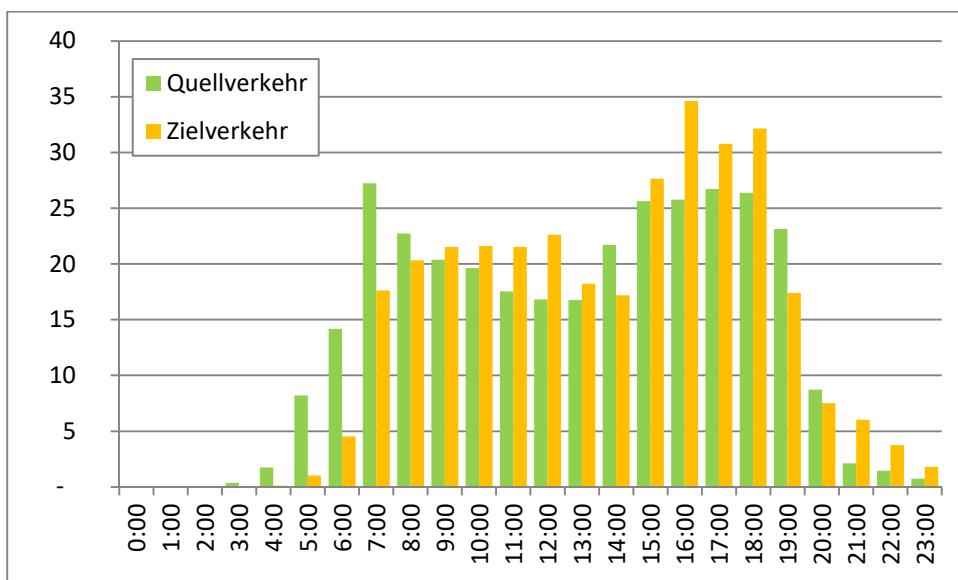


Abbildung 16: Tagesgang Prognoseverkehrsaufkommen Szenario 2



Gegenüber dem Bestand entsteht für Szenario 1 und Szenario 2 durch den höheren Anteil an Wohnverkehr eine deutlich geänderte Tagesganglinie mit einer Spiegelung der Spitzenlasten des Ziel- bzw. Quellverkehrs und zeitlich vorgezogene Früh und Spätspitzen.

## 4 Ermittlung des Stellplatzbedarfs

### 4.1 Stellplatzbedarf Kfz Bewohner

Bei der Ermittlung des Stellplatzbedarfs ist zwischen dem entwicklungsfähigen Bereich und dem Überplanungsbereich zu unterscheiden. Bei der bestehenden Nutzung des Überplanungsbereichs wird derzeit davon ausgegangen, dass ausreichend Stell-

plätze vorhanden sind. Von einem zusätzlichen Bedarf ist hier nur im Falle der Überplanung auszugehen.

Für den Entwicklungsbereich wird ein Stellplatzschlüssel von 0,5 Stellplätzen/Wohneinheit angesetzt. Dieser Wert berücksichtigt zum einem die sehr gute Anbindung des Planungsgebiets an den ÖPNV. Zum anderen beruht dieser Wert aus Erfahrungswerten anderer Bauvorhaben. Der Wert entspricht dem durchschnittlichen Motorisierungsgrad bezogen auf den Berliner Mittelwert<sup>18</sup>.

Mit dem Stellplatzschlüssel liegt der Bedarf bei 48 Stellplätzen für die geplante Wohnnutzung bei Szenario 1 und 130 Stellplätzen bei Szenario 2<sup>19</sup>.

Laut städtebaulichem Konzept sind für den entwicklungsfähigen Bereich derzeit 40 Stellplätze in der Tiefgarage (Doppel parker) sowie 9 oberirdische Stellplätze geplant. Somit wird der für Szenario 1 der prognostizierte Bedarf gedeckt. Ggf. soll die Tiefgarage um 4 Stellplätze erweitert werden.

#### **4.2 Stellplatzbedarf Kfz Besucherverkehr**

Zusätzlich zu den Stellplätzen für die Bewohner besteht noch Stellplatzbedarf für die Besucher. Der Besucherverkehr wiederum bemisst sich an dem prognostizierten Besucheraufkommen, dass i.d.R. 5% des Verkehrsaufkommens der Wohnnutzung ausmacht<sup>20</sup>. Die Berechnungen des Prognoseverkehrsaufkommens ergeben 50 Wege, dies entspricht bei einem Modal Split von 35% und einem Besetzungsgrad von 1,8 Personen/Kfz etwa 10 Kraftfahrzeugfahrten. Ausgehend von den Standard-Tagesganglinien für Besucherverkehre und einer angenommenen durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 3 h ergibt dies einen Bedarf von maximal 2 Kfz in der Stunde für Szenario 1 bzw. 4 Kfz für Szenario 2 (vgl. Abbildung 17).

Zusammen mit dem festgestellten Bedarf für die Einwohner ergibt sich folgender Gesamtbedarf.

*Tabelle 24: ermittelter Stellplatz Besucher und Einwohner*

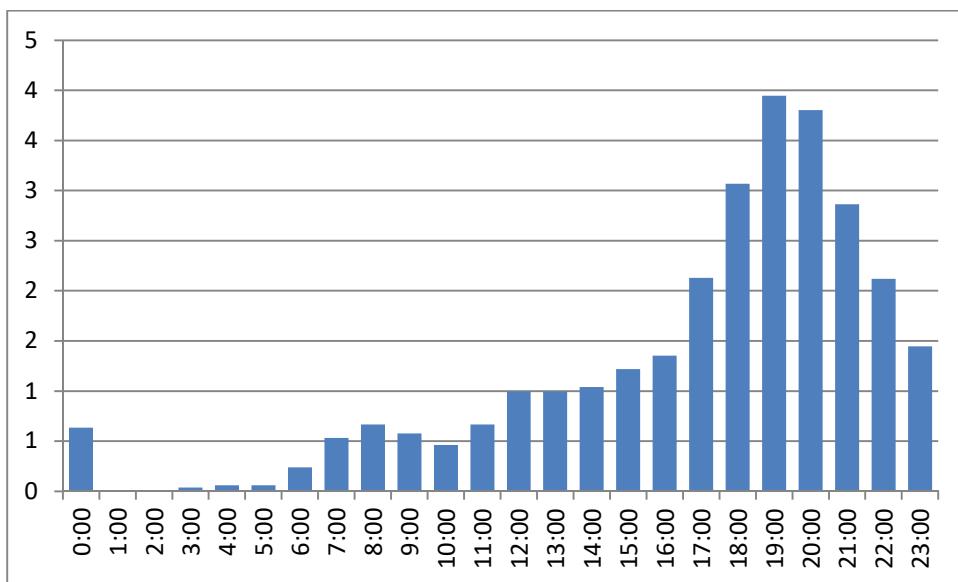
	Einwohner	Besucher	Erf. Stellplätze	Geplante Stellplätze
Szenario 1	47	2	50	49
Szenario 2	130	4	134	n.b.

<sup>18</sup> In Berlin verfügen 49% der Haushalte über einen Pkw.

<sup>19</sup> 260 Wohneinheiten

<sup>20</sup> FGsv, Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens für Gebietstypen – 2006.

Abbildung 17: Tagesgang Besucherparken Szenario 2



Es ergibt sich im Bedarf ein Stellplatz mehr als für die Planung. Es wird davon ausgegangen, dass dieser das Besucherparken betrifft und im öffentlichen Straßenland stattfindet. Hiermit sind keine nennenswerten Auswirkungen im näheren Umfeld des Bauvorhabens verbunden.

#### 4.3 Stellplatzbedarf Kfz Beschäftigtenverkehr

Eine Bedarfsermittlung ist nur für Szenario 2 erforderlich, da bei Szenario 1 die gewerbliche Nutzung einschließlich der Einzelhandelsnutzung im Bestand erhalten bleibt bzw. das Gewerbe auf der Entwicklungsfähigen Fläche entfällt.

Für Szenario 2 wird folgender Stellplatzbedarf angesetzt:

54 Kfz-Fahrten Beschäftigte/2,0 = 27 Stellplätze

Es wird allerdings nicht die ausgesprochene Notwendigkeit gesehen, diesen Bedarf auf dem Grundstück zu decken. Hier steht es dem Bauherren bei Bauvorhaben frei, ob und wie viele Stellplätze er errichtet. Ein großzügig bemessenes Stellplatzangebot steht nicht im Einklang mit der im Berliner Mobilitätsgesetz geforderten nachhaltigen Stadtentwicklung, bei der Ausbau und die Erschließung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes im Vordergrund stehen. Das Angebot sollte hier deshalb wesentlich geringer ausfallen, zumal mit der hervorragenden ÖPNV-Anbindung eine adäquate Verkehrsanbindung besteht.

#### 4.4 Stellplatzbedarf Radverkehr

Die AV Stellplätze Berlin fordert pro Wohnung 2 Fahrradstellplätze. Diese sind in der Regel auf dem Grundstück herzustellen. Somit ergibt sich folgender Bedarf:

	Wohneinheiten	Fahrradstellplätze/WE	Anzahl Stellplätze
Szenario 1	96	2,0	192
Szenario 2	261	2,0	522

Die Stellplätze sollten auf dem Grundstück angelegt werden. Denkbar sind Stellplätze in den Freiräumen oder auch innerhalb der Gebäude (Fahrradkeller). Die genannte

Stellplatzzahl ist bei der Hochbau- und Freiraumplanung entsprechend zu berücksichtigen.

## 5 Verteilung des Verkehrsaufkommens und Auswirkungen

Die Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die angrenzenden Nebenstraßen erfolgt in Abhängigkeit von der jeweiligen Anbindung an die Trettachzeile bzw. den Trepliner Weg.

*Tabelle 25: Aufteilung Kfz-Fahrten Bestand*

Nutzung	Kfz-Fahrten	davon Trettachzeile	Trepliner Weg
Wohnen	68	31	37
Gewerbe	57	41	16
Misch	8	8	
Einzelhandel	128	128	
Wirtschaftsverkehr	59	47	12
Summe:	320	254	65
Anteil	100%	80%	20%

*Tabelle 26: Aufteilung Kfz-Fahrten Prognose B-Plan Szenario 1*

Nutzung	Kfz-Fahrten	Trettachzeile	Trepliner Weg
Wohnen	200	200	-
Gewerbe	42	42	-
Misch	8	8	
Einzelhandel	128	128	
Wirtschaftsverkehr	71	57	14
Summe:	449	435	14
Anteil	100%	97%	3%

*Tabelle 27: Aufteilung Kfz-Fahrten Prognose B-Plan Szenario 2*

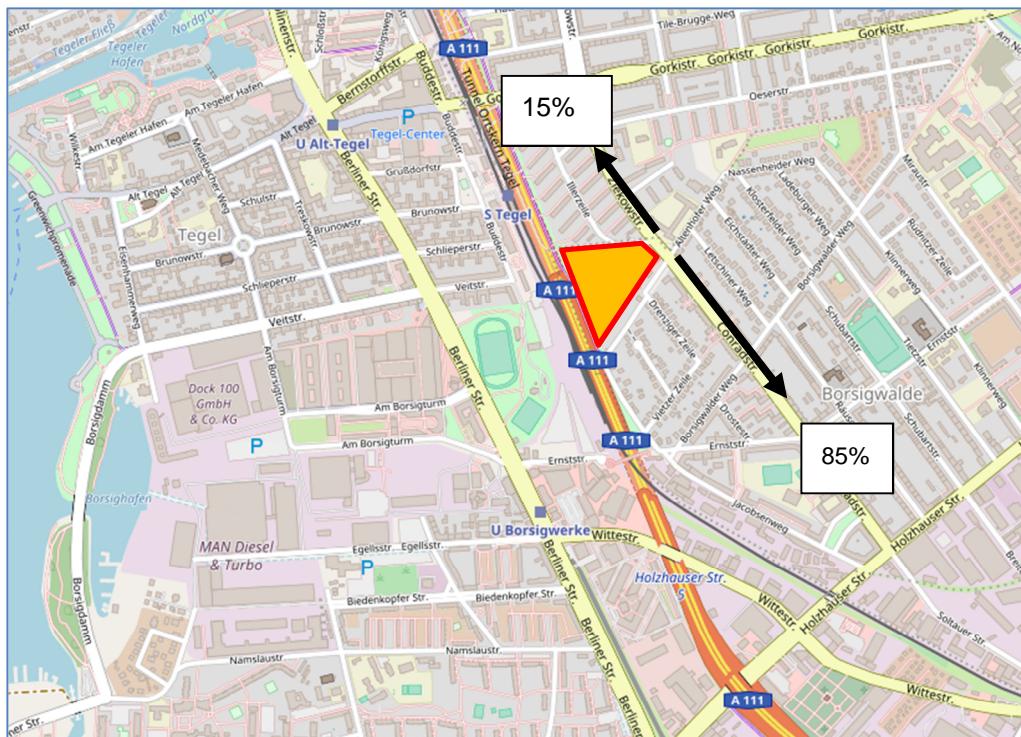
Nutzung	Kfz-Fahrten	Trettachzeile	Trepliner Weg
Wohnen	361	332	29
Gewerbe	59	41	19
Misch		-	
Einzelhandel	156	156	
Wirtschaftsverkehr	98	78	20
Summe:	674	607	67
Anteil	100%	90%	10%

Die meisten Kfz-Fahrten werden demnach über die Trettachzeile stattfinden. Für die Einzelhandelsnutzung wird entsprechend der bestehenden Lage des Kundenparkstellplatzes von einer Anbindung an die Trettachzeile ausgegangen. Für den geplanten Entwicklungsbereich wurde angenommen, dass eine Durchfahrt zum Trepliner Weg künftig nur noch für größere Fahrzeuge des Wirtschaftsverkehrs möglich ist (Müllabfuhr etc., vgl. Kap. 6), weshalb der Anteil des Trepliner Wegs für Szenario 1

und 2 nur sehr gering ausfällt. Für die weitere Verteilung des Aufkommens der Trettachzeile und des Trepliner Wegs auf das überörtliche Straßennetz wurden folgende Annahmen getroffen:

- Richtung Norden (Ziekowstraße): 15%
- Richtung Süden (Conradstraße): 85%

Abbildung 18: Verteilung des Verkehrsaufkommens<sup>21</sup>



Der Großteil des Verkehrs wird über die Conradstraße aus/in Richtung Süden fahren, da über diese Verbindung der kürzeste Anschluss an die innere Stadt sowie den größten Teil der äußeren Stadt besteht. Die Ziekowstraße nach Norden spielt lediglich für die Fahrt zu den nördlich gelegenen Ortsteilen der Bezirke Reinickendorf und Pankow sowie bedingt zum Einkaufszentrum Gorkistraße eine Rolle. Aufgrund der fehlenden Parkmöglichkeiten und der kurzen Entfernung (zu Fuß 11 Minuten, Fahrrad 4 Minuten) wird das Kfz nicht das bevorzugte Verkehrsmittel zum Einkaufszentrum Gorkistraße sein.

Beim Fernverkehr besteht für die meisten regionalen und bundesweiten Ziele ebenfalls die kürzeste Verbindung über die A111 Richtung Süden.

Ausgehend von der zu erwartenden Verteilung wird der Großteil des Prognosequellverkehrs bei den Knotenpunkten Trettachzeile bzw. Trepliner Weg als Rechtseinbieger bzw. der Zielverkehr als Linksabbieger auftreten.

Unter Anwendung des o.g. Verteilungsmusters ergibt sich folgende Netzmumlegung des Prognoseverkehrs:

<sup>21</sup> Karte: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Tabelle 28: Umlegung des Bestandsverkehrs auf das angrenzende Straßennetz

<b>Straßenabschnitt</b>	<b>Kfz 12-h</b>	<b>Kfz 24-h</b>	<b>Zu- wachs Kfz Sz. 1</b>	<b>Zu- wachs Kfz Sz. 2</b>	<b>Anteil 1</b>	<b>Anteil Sz. 2</b>
Trettachzeile	680	893	180	352	20,2%	39,4%
Trepliner Weg	343	451	- 51	2	-11,3%	0,4%
Ziekowstr. nördl. (Trettachzeile)	5.324	6.986	19	53	0,3%	0,8%
Ziekowstr. (Tretta- chzeile-Trepl. Weg)	5.347	7.016	146	300	2,1%	4,3%
Conradstraße	4.958	6.505	110	301	1,7%	4,6%

Der größte Verkehrszuwachs besteht mit ca. 40% bezogen auf den Bestandsverkehr in der Trettachzeile. Im Trepliner Weg besteht im Falle von Szenario 1 eine Abnahme, da der Verkehr aus dem Entwicklungsbereich nur noch über die Trettachzeile fahren kann. Bezogen auf das Hauptverkehrsstraßennetz ist der Zuwachs insgesamt sehr gering.

## 5.1 Auswirkungen auf den KP Trettachzeile/Ziekowstraße Szenario 1 und 2

Für die nachfolgende Berechnung der Auswirkungen auf die Knotenpunkte wurde nur mit dem Verkehrszuwachs aus Szenario 2 gerechnet. Da bei der Berechnung festgestellt wurde, dass der Knoten nur geringfügig in der Verkehrsqualität beeinflusst wird, erübrigt sich eine Berechnung für Szenario 1, bei der ein wesentlich geringerer Verkehrszuwachs besteht. Die folgenden Aussagen zur Prognoselast beziehen sich auf Szenario 2.

Die Berechnung erfolgt nach HBS 2015 für Knotenpunkte ohne LSA in 6 Qualitätsstufen:<sup>22</sup>. Hinsichtlich der Bemessungsverkehrsstärke wurden für den Bestand die vorliegenden Zählwerte für die festgestellten Spitzentunden (Frühspitze 8:00-9:00 und Spätspitze 16:00-17:00) angesetzt. Bemessungsgrundlage sind die Knotensummen. Der Verkehrszuwachs entsprechend Szenario 2

<sup>22</sup> FGSV, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Ausgabe 2015

Abbildung 19: Qualitätsstufen nach dem Verfahren HBS

A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr kurz
B	Alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder –gehen. Die Wartezeiten sind kurz.
C	Nahezu alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder –gehen. Die Wartezeiten sind spürbar. Beim Kraftfahrzeugverkehr tritt im Mittel nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit auf.
D	Im Kraftfahrzeugverkehr ist ein ständiger Reststau vorhanden. Die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer sind beträchtlich. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
E	Die Verkehrsteilnehmer stehen in erheblicher Konkurrenz zueinander. Im Kraftfahrzeugverkehr stellt sich allmählich wachsender Stau ein. Die Wartezeiten sind sehr lang. Die Kapazität wird erreicht.
F	Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen bis zu Ihrer Abfertigung mehrfach vorrücken. Der Stau wächst stetig. Die Wartezeiten sind extrem lang. Die Anlage ist überlastet.

Der Knoten Zieckowstraße/Trettachzeile besteht aus einer nicht signalisierten Einmündung. Die Berechnung erfolgte entsprechend HBS 2015 für Knoten ohne LSA. Für alle Zufahrten wurde nur 1 Fahrstreifen angesetzt, d.h. es besteht keine zusätzliche Aufstellfläche für Links- oder Rechtsabbieger. Zwischen den Knoten Trettachzeile und Trepliner Weg liegt eine lichtsignalisierte Fußgängerfurt, die bei Anforderung des Verkehrsfluss der Zieckowstraße unterbricht. Diese Unterbrechung lässt sich nicht mit dem HBS-Verfahren berechnen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Leistungsfähigkeit der Knoten angesichts der durchweg sehr guten Qualität des Verkehrsablaufes durch die Fußgänger-LSA nicht nennenswert beeinträchtigt wird.

Die nachstehenden Abbildungen zeigen die angesetzten Bemessungsverkehrsstärken:

Abbildung 20: Knotenstrombelastung Zieckowstraße/Trettachzeile 8:00-9:00

Zieckowstraße		
9	359	Best.
1		Progn.

Trettachzeile		
Best.	Progn.	
11	2	
24	11	

Knotensumme: 567  
Zuwachs Progn.: 20

Zieckowstraße		
1	↑	
8	156	Best.
5	0	Progn.

Abbildung 21: Knotenstrombelastung Zieckowstraße/Trettachzeile 16:00-17:00

Zieckowstraße		
10	207	Best.
2		Progn.
↙	↓	

Trettachzeile		
Best.	Progn.	
14	1	↗
18	8	↘

Zieckowstraße		
1	↑	
20	327	Best.
18		Progn.

Knotensumme: 596

Zuwachs Progn.: 29

Der Zuwachs bezogen auf die Knotensumme liegt sowohl in der Früh- bzw. Spätspitze bei ca. 3,1 bzw. 4,3 %. Der Zuwachs ist auch für die einzelnen Knotenströme gering. Zudem ist der Knoten in seiner Gesamtheit äußerst leistungsfähig:

Abbildung 22: HBS Berechnung KP Zieckowstr./Trettachzeile Bestand 8:00-9:00

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs- grad $\gamma_i$ [-]	Kapazitäts- reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	365	1,011	1800	1780	0,205	1415	0,0	A
	3	9	1,000	1600	1600	0,006	1591	0,0	A
B	4	11	1,000	502	502	0,022	491	7,3	A
	6	28	0,929	699	752	0,037	724	5,0	A
C	7	9	0,944	895	948	0,009	939	3,8	A
	8	162	1,003	1800	1794	0,090	1632	0,0	A
A	2+3	374	1,011	1795	1776	0,211	1402	0,0	A
B	4+6	39	0,949	626	660	0,059	621	5,8	A
C	7+8	171	1,000	1800	1800	0,095	1629	2,2	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fz,ges</sub>								A	

Abbildung 23: HBS Berechnung KP Zieckowstr./Trettachzeile Szenario 2 Frühspitze 8:00-9:00

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{FZ,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs- grad $\eta_i$ [-]	Kapazitäts- reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	365	1,011	1800	1780	0,205	1415	0,0	A
	3	10	1,000	1600	1600	0,006	1590	0,0	A
B	4	13	1,000	495	495	0,026	482	7,5	A
	6	39	0,949	698	736	0,053	697	5,2	A
C	7	14	0,964	894	927	0,015	913	3,9	A
	8	162	1,003	1800	1794	0,090	1632	0,0	A
A	2+3	375	1,011	1794	1775	0,211	1400	0,0	A
B	4+6	52	0,962	631	656	0,079	604	6,0	A
C	7+8	176	1,000	1800	1800	0,098	1624	2,2	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>								A	

Zufahrt A u. B. = Ziekowstraße, Zufahrt C = Trettachzeile

Die Berechnungen zeigen in der Frühspitze für alle Ströme eine sehr gute Qualität des Verkehrsablaufes (Stufe A). Mit der Prognoselast aus Szenario 2 ändert sich die sehr gute Qualität kaum. Die mittlere Wartezeit erhöht sich um 0,1-0,3 s, die Stufe bleibt unverändert.

Abbildung 24: HBS Berechnung KP Zieckowstr./Trettachzeile Bestand 16:00-17:00

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{FZ,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs- grad $\eta_i$ [-]	Kapazitäts- reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	209	1,014	1800	1775	0,118	1566	0,0	A
	3	10	1,000	1600	1600	0,006	1590	0,0	A
B	4	14	1,000	474	474	0,030	460	7,8	A
	6	22	0,909	865	952	0,023	930	3,9	A
C	7	24	0,938	1072	1144	0,021	1120	3,2	A
	8	333	1,012	1800	1779	0,187	1446	0,0	A
A	2+3	219	1,014	1790	1766	0,124	1547	0,0	A
B	4+6	36	0,944	646	684	0,053	648	5,6	A
C	7+8	357	1,007	1800	1787	0,200	1430	2,5	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>								A	

Abbildung 25: HBS Berechnung KP Zieckowstr./Trettachzeile Szenario 2 16:00-17:00

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{FZ,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs- grad $\eta_i$ [-]	Kapazitäts- reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	209	1,014	1800	1775	0,118	1566	0,0	A
	3	12	1,000	1600	1600	0,008	1588	0,0	A
B	4	15	1,000	452	452	0,033	437	8,2	A
	6	30	0,933	864	926	0,032	896	4,0	A
C	7	42	0,964	1070	1110	0,038	1068	3,4	A
	8	333	1,012	1800	1779	0,187	1446	0,0	A
A	2+3	221	1,014	1788	1764	0,125	1543	0,0	A
B	4+6	45	0,956	656	686	0,066	641	5,6	A
C	7+8	375	1,007	1800	1788	0,210	1413	2,5	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>								A	

Zufahrt A u. B. = Ziekowstraße, Zufahrt C = Trettachzeile

Für die Spätspitze liegt die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes ebenfalls im Bereich der Stufe A, die Änderungen durch den Prognosezuwachs aus Szenario 2 ähnlich gering.

Insgesamt wird der Knotenpunkt durch den Verkehrszuwachs auch im Falle des Worst-Case-Szenarios so gut wie nicht beeinflusst. Eine Berechnung für Szenario 1 erübrigत sich somit, da hier der Zuwachs geringer ausfällt und der Nachweis der Verkehrsqualität mit den Berechnungen für Szenario 2 erbracht ist.

## 5.2 Auswirkungen auf den KP Trepliner Weg/Ziekowstraße Szenario 1 und 2

Der Knoten TreplinerWeg/Ziekowstraße ist sowohl im Bestand als auch im Fall von Szenario 2 im Bereich einer sehr guten Qualitätsstufe. Die Beeinflussung durch den Verkehrszuwachs von Szenario 2 ist äußerst gering. Für Szenario 1 gilt die vorgenannte Aussage, dass hier der Zuwachs wesentlich geringer ausfällt.

Der Knoten besteht aus einer nicht signalisierten Kreuzung. Die Berechnung erfolgte entsprechend HBS 2015 für Knoten ohne LSA. Für alle Zufahrten wurde nur 1 Fahrstreifen angesetzt, d.h. es besteht keine zusätzliche Aufstellfläche für Links- oder Rechtsabbieger.

Die Berechnung erfolgte auf Grundlage der nachfolgend dargestellten Bemessungsverkehrsstärken:

Abbildung 26: Knotenstrombelastung Ziekowstraße/Trepliner Weg 8:00-9:00

Ziekowstraße			
15	348	26	Best.
0			Progn.
↙	↓	↳	

Trepliner Weg		
Best.	Progn.	
1 9	0	↗
0 1		→
0 11	1	↘

Altenhofer Weg		
	Best.	Progn.
↑ ↖	29	
←	0	
↖	17	

Conradstraße			
1	↑	↗	
3	123	11	Best.
1			Progn.

Knotensumme: 593

Zuwachs Progn.: 2

Abbildung 27: Knotenstrombelastung Zieckowstraße/Trepliner Weg 16:00-17:00

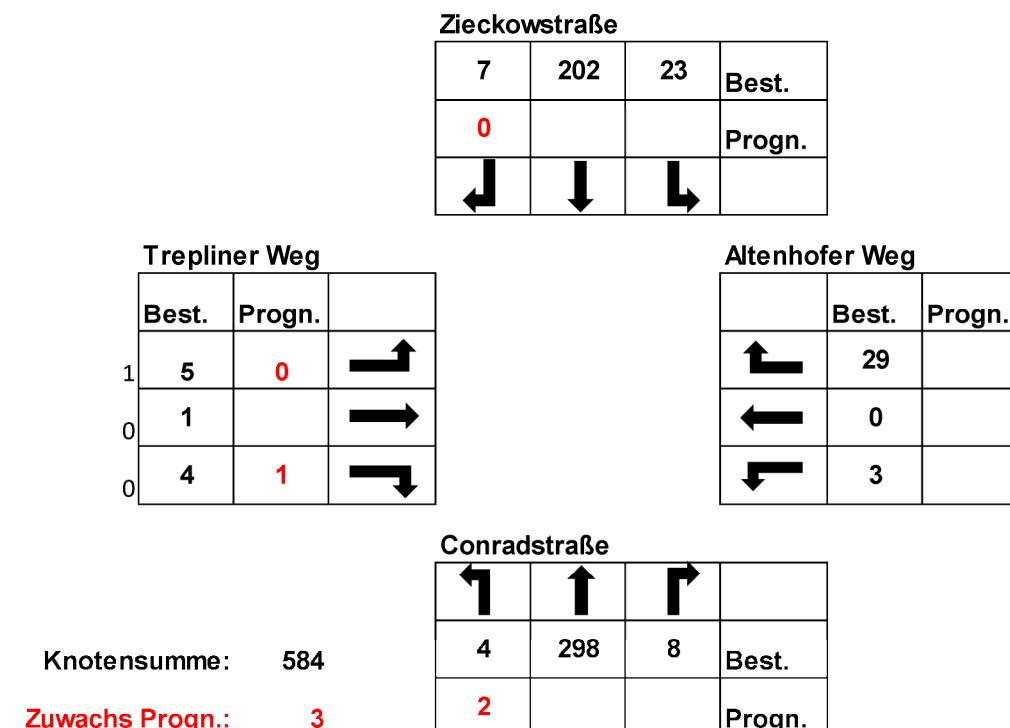


Abbildung 28: HBS Berechnung KP Zieckowstr./Trepliner Weg Bestand 8:00-9:00

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{fz,j}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{E,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs- grad $x_i$ [-]	Kapazitäts- reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	30	0,950	1177	1239	0,024	1209	3,0	A
	2	351	1,016	1800	1772	0,198	1421	0,0	A
	3	15	1,033	1600	1548	0,010	1533	0,0	A
B	4	9	1,000	462	462	0,019	453	7,9	A
	5	1	1,000	493	493	0,002	492	7,3	A
	6	11	1,000	709	709	0,016	698	5,2	A
C	7	3	1,000	903	903	0,003	900	4,0	A
	8	128	1,000	1800	1800	0,071	1672	0,0	A
	9	11	1,000	1600	1600	0,007	1589	0,0	A
D	10	18	0,972	484	498	0,036	480	7,5	A
	11	2	0,500	492	984	0,002	982	3,7	A
	12	32	0,953	967	1014	0,032	982	3,7	A
A	1+2+3	396	1,011	1800	1780	0,223	1384	2,6	A
B	4+5+6	21	1,000	567	567	0,037	546	6,6	A
C	7+8+9	142	1,000	1800	1800	0,079	1658	2,2	A
D	10+11+12	52	0,942	702	745	0,070	693	5,2	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fz,qst</sub>								A	

Abbildung 29: HBS Berechnung KP Zieckowstr./Trepliner Weg Szenario 2 8:00-9:00

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{fzj}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PEj}$ [-]	Kapazität $C_{PEi}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	30	0,950	1177	1239	0,024	1209	3,0	A
	2	351	1,016	1800	1772	0,198	1421	0,0	A
	3	15	1,033	1600	1548	0,010	1533	0,0	A
B	4	9	1,000	461	461	0,020	452	8,0	A
	5	1	1,000	492	492	0,002	491	7,3	A
	6	12	1,000	709	709	0,017	697	5,2	A
C	7	4	1,000	903	903	0,004	899	4,0	A
	8	128	1,000	1800	1800	0,071	1672	0,0	A
	9	11	1,000	1600	1600	0,007	1589	0,0	A
D	10	18	0,972	481	495	0,036	477	7,5	A
	11	2	0,500	491	982	0,002	980	3,7	A
	12	32	0,953	967	1014	0,032	982	3,7	A
A	1+2+3	396	1,011	1800	1780	0,223	1384	2,6	A
B	4+5+6	22	1,000	572	572	0,038	550	6,5	A
C	7+8+9	143	1,000	1800	1800	0,079	1657	2,2	A
D	10+11+12	52	0,942	700	743	0,070	691	5,2	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,qst</sub>								A	

Abbildung 30: HBS Berechnung KP Zieckowstr./Trepliner Weg Bestand 16:00-17:00

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{fzj}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PEj}$ [-]	Kapazität $C_{PEi}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	24	1,000	959	959	0,025	935	3,9	A
	2	205	1,012	1800	1778	0,115	1573	0,0	A
	3	7	1,000	1600	1600	0,004	1593	0,0	A
B	4	6	0,917	442	482	0,012	476	7,6	A
	5	3	0,667	481	721	0,004	718	5,0	A
	6	4	1,000	872	872	0,005	868	4,1	A
C	7	4	1,000	1081	1081	0,004	1077	3,3	A
	8	306	1,008	1800	1785	0,171	1479	0,0	A
	9	9	0,944	1600	1694	0,005	1685	0,0	A
D	10	3	1,000	478	478	0,006	475	7,6	A
	11	5	0,500	481	962	0,005	957	3,8	A
	12	32	0,953	758	795	0,040	763	4,7	A
A	1+2+3	236	1,011	1800	1781	0,133	1545	2,3	A
B	4+5+6	13	0,885	542	613	0,021	600	6,0	A
C	7+8+9	319	1,006	1800	1789	0,178	1470	2,4	A
D	10+11+12	40	0,900	696	773	0,052	733	4,9	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,qst</sub>								A	

Abbildung 31: HBS Berechnung KP Zieckowstr./Trepliner Weg Szenario 2 16:00-17:00

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fzj}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PEi}$ [-]	Kapazität $C_{PEi}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs- grad $x_i$ [-]	Kapazitäts- reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	24	1,000	959	959	0,025	935	3,9	A
	2	205	1,012	1800	1778	0,115	1573	0,0	A
	3	7	1,000	1600	1600	0,004	1593	0,0	A
B	4	6	0,917	439	479	0,013	473	7,6	A
	5	3	0,667	478	717	0,004	714	5,0	A
	6	5	1,000	872	872	0,006	867	4,2	A
C	7	6	1,000	1081	1081	0,006	1075	3,3	A
	8	306	1,008	1800	1785	0,171	1479	0,0	A
	9	9	0,944	1600	1694	0,005	1685	0,0	A
D	10	3	1,000	474	474	0,006	471	7,6	A
	11	5	0,500	479	958	0,005	953	3,8	A
	12	32	0,953	758	795	0,040	763	4,7	A
A	1+2+3	236	1,011	1800	1781	0,133	1545	2,3	A
B	4+5+6	14	0,893	557	624	0,022	610	5,9	A
C	7+8+9	321	1,006	1800	1789	0,179	1468	2,5	A
D	10+11+12	40	0,900	695	772	0,052	732	4,9	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZges</sub>									A

### 5.3 Auswirkungen Szenario 3

Szenario 3 beinhaltet das Verkehrsmodell 2030, das von SenUVK erstellt wird. Die Basis-Version der Verkehrsprognose 2030 des Landes Berlin; Modellstand II / 2018 enthält die grundsätzlichen Entwicklungen für die Gesamtstadt. Spezifische Vorhaben sind hierin nicht detailliert enthalten. Das Verkehrsmodell 2030 berücksichtigt die Infrastrukturmaßnahmen des StEP Verkehr 2025. Dieser befindet sich aktuell in Überarbeitung.

Gemäß Stellungnahme von SenUVK vom 10.07.2018<sup>23</sup> zum vorliegenden Vorhaben wurde zum Verkehrsmodell 2030 folgende Aussagen getroffen:

„An den in der Anfrage genannten Straßenabschnitten weist die Verkehrsprognose 2030 keine höheren Verkehrsbelegungen aus als die Verkehrsmengenkarte 2014. Damit ergibt sich der maßgebende Betrachtungsfall aus den Bestandsdaten.“

Somit ist der maßgebende Fall für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit angrenzender Knotenpunkte das Szenario 2. Eine Berechnung der Knotenpunkte mit den Daten des Verkehrsmodell 2030 ist nicht erforderlich.

<sup>23</sup> Mail von SenUVK IV A WB D, Sabine Hellmann vom 10.07.2018, vgl. Anlage

## 6 Maßnahmen zur Erschließung

Die Erschließung des Entwicklungsgebietes (Szenario 1) erfolgt über einen Erschließungsweg in einer Breite von 3,60 bis 7,00 m, die mit einer entsprechenden Dienstbarkeit (Geh-, Fahr- und Leitungsrecht) gesichert wird. Die Fläche bindet in erster Linie an die Trettachzeile an. Eine Durchfahrt zum Trepliner Weg ist nur Liefer- und Entsorgungsfahrzeuge (BSR) vorgesehen, da für diese Fahrzeuge keine Aufstellfläche zum Wenden vorhanden ist.

Die Erschließungsfläche besitzt auf dem Großteil der Länge eine Breite von 5,50 – 7,0 m. Diese Breite ist für den Begegnungsverkehr Lkw/Pkw nach RAST06 ausreichend.

Die Anbindung an den Trepliner Weg besitzt auf einer Länge von 20 m eine Breite von 3,50 m. Hier ist, wie schon erwähnt, nur die Durchfahrt in Nord-Süd-Richtung für Fahrzeuge des Liefer- und Entsorgungsverkehrs möglich. Mit dem Durchfahrerbot in Süd-Nord-Richtung kann das Auftreten von Schleichverkehr ausgeschlossen werden. Unabhängig hiervon ist die Wahrscheinlichkeit von Schleichverkehr auch bei einer Öffnung der Flächen zwischen Trepliner Weg und Trettachzeile gering, da sich für den örtlichen Verkehr mit dieser Verbindung keine kürzere Route zum überörtlichen Netz ergibt.

Die Erschließungsfläche ist auch für den Fußgänger und Radfahrer bestimmt. Die Anlage eines gesonderten Gehwegs ist angesichts von 121 Kfz-Fahrten für Szenario 1 hier nicht erforderlich. Die Bedingungen hierzu gemäß EFA<sup>24</sup> (DTV < 500 Kfz, Mindestbreite Straßenraum 4,50 m) sind gegeben. Der mit Szenario 2 verbundene Verkehrszuwachs hat auf die Erschließungsfläche des Entwicklungsgebietes keine Einfluss, da diese Nutzungen direkt an die Trettachzeile und den Trepliner Weg anschließen. Der Erschließungsweg selber spielt für die Nutzungen des Szenario 2 hinsichtlich der Routenwahl keine Rolle.

Für den Radverkehr kann die Anbindung an das umliegende Radverkehrsnetz durch folgende Maßnahmen verbessert werden:

- Absenkung des Bordes auf Höhe des Verbindungswege zwischen übergeordnetem Fahrradweg und Wendehammer der Trettachzeile. Diese Maßnahme kommt auch dem Fußgängerverkehr (speziell gehbehinderte Personen) zugute, der vom B-Plangebiet zum S-Bahnhof Tegel gehen möchte.
- Ausweisung des Verbindungsstücks als gemeinsamer Geh- und Radweg.

Für den Fußgänger wird bestehende Erschließung angesichts des zu erwartenden Verkehrsaufkommens in Verbindung mit der für den Entwicklungsbereich geplanten Erschließung als ausreichend erachtet. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.

---

<sup>24</sup> Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA 2002

## 7 Ermittlung Datengrundlage Schalltechnisches Gutachten

Die Umrechnung der DTVw-Werte des Qualifizierten Bestands und des Verkehrszuwachses der Szenarien 1 und 2 erfolgte anhand der Maßgaben SenUVK<sup>25</sup>.

<b>Kfz 12h -&gt; 24h Faktor 1,312</b>
<b>Lkw 12h -&gt; 24h Faktor 1,235</b>
<b>Kfz DTV<sub>w</sub> -&gt; DTV Faktor 0,90</b>
<b>Lkw &gt; 3,5 t zul. GG DTV<sub>w</sub> -&gt; DTV Faktor 0,81</b>
<b>Lkw &gt; 3,5 t zul. GG -&gt; Lkw &gt; 2,8 t zul. GG DTV Faktor 1,2</b>

Tabelle 29: Eingangsgröße SV-Anteile für das Schalltechnische Gutachten

	<b>SV-Anteil</b>	<b>24-h-Anteil</b>	<b>gerundet</b>
Zieckowstraße	3,9%	3,5%	3,5%
Conradstraße	4,3%	3,7%	4,0%
Trettachzeile	1,0%	1,0%	1,0%
Trepliner Weg	5,8%	4,9%	5,0%

Datengrundlage für den Anteil des Schwerverkehrs > 3,5 t zul. Gesamtgewicht ist der in der Verkehrsstärkenkarte 2014 ausgewiesene SV-Anteil bzw. die in den vorliegenden Knotenstromzählungen ausgewiesenen Anteile. Bemessungsgröße ist hier der jeweils höhere Wert. I.d.R. sind dies die Kotonstromzählungen, lediglich bei 4 Abschnitten liegen die SV-Anteile der VSK 2009 über den Zählwerten (vgl. farblich gekennzeichnete Felder der Tabelle 29).

Für das Nebenstraßennetz wurden ausschließlich die Werte der Knotenstromzählungen herangezogen. Sofern ein Abschnitt 2 Knotenzählungen aufweist, wurde hier auch der jeweils höhere Wert zugrunde gelegt:

Der Anteil des Schwerverkehrs > 3,5 t zul. Gesamtgewicht wurde wie folgt ermittelt:

<b>12-h-Zählung</b>	<b>%-Anteil-12-h-Zählung x 1,235/1,321</b>
<b>24-h-Zählung</b>	<b>%-Anteil-24-h-Zählung</b>

Die umgerechneten 12-h-Werte bzw. 24-h Werte der Zählungen wurden beim SV (> 3,5 t zul. GG) auf eine 5 hinter dem Komma aufgerundet. Sofern für einen Abschnitt zwei Zählwerte vorlagen, wurde der jeweils höhere Wert zu Grunde gelegt.

Für das Verkehrsaufkommen B-Plan 12-63 erfolgte eine separate Berechnung, die auf die für Berlin vorliegenden Datenerhebungen des Wirtschaftsverkehrs zurückgreift (vgl. Abbildung 32 und Tabelle 31):

<sup>25</sup> SenUVK, Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen Anforderungen an Datengrundlagen aufgrund unterschiedlicher Bezugsgrößen aus Richtlinien und Verordnungen, März 2017

Abbildung 32: Zusammensetzung Wirtschaftsverkehr in Berlin<sup>26</sup>**Kennzahlen von in Berlin gewerblich zugelassener Kraftfahrzeuge**

	Anzahl gewerbl. Kraftfahrzeuge <sup>1)</sup>	Anteil am Verkehrsaufkommen <sup>2)</sup>	Anteil an Gesamtfahrleistung <sup>2)</sup>
Pkw	105.761	62 %	70 %
Lkw bis 3,5 t Nutzlast	37.035	34 %	19 %
Lkw über 3,5 t Nutzlast	2.998	3 %	4 %
Sattelzugmaschinen	2.040	1 %	7 %

Quellen: 1) KBA, Kfz-Bestand nach Fahrzeugart und Haltergruppe in Berlin (In diesen gewerblich zugelassenen Kfz sind auf Personen zugelassene Kfz nicht enthalten.)

2) Abschätzung TUHH/TuTech (Datenstand 2004)

Tabelle 30: Berechnung des Lkw-Anteils  $\geq 2,8$  t GG B-Plan 12-63 Szenario 2

	Anteil	Progn. Kfz/24h werkt.
Kfz-Fahrten Wirtschaftsverkehr		11
Lkw bis 3,5 t Nutzlast	34%	4
Lkw > 3,5 t Nutzlast	4%	0
Lkw < 3,5 t Nutzlast hochger. auf 2,8 t (x 1,2)	4,80%	1
Summe Lkw > 2,8 to		4
Gesamtverkehrsaufkommen DTVw		121
DTV (=DTWwx0,9)		109
Lkw > 2,8 t Nutzlast (DTVW x 0,81)		3
Anteil Lkw > 2,8 t Nutzlast	3,2%	
Aufrundung	4%	

Tabelle 31: Berechnung des Lkw-Anteils  $\geq 2,8$  t GG B-Plan 12-63 Szenario 2

	Anteil	Progn. Kfz/24h werkt.
Kfz-Fahrten Wirtschaftsverkehr		38
Lkw bis 3,5 t Nutzlast	34%	13
Lkw > 3,5 t Nutzlast	4%	2
Lkw < 3,5 t Nutzlast hochger. auf 2,8 t (x 1,2)	4,80%	2
Summe Lkw > 2,8 to		15
Gesamtverkehrsaufkommen DTVw		354
DTV (=DTWwx0,9)		319
Lkw > 2,8 t Nutzlast (DTVW x 0,81)		12
Anteil Lkw > 2,8 t Nutzlast	3,7%	
Aufrundung	4%	

<sup>26</sup> SenStadtUm, Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin, 2005, S.16,

Rundungsbedingt liegt die Berechnung somit auf der sicheren Seite.

Hinsichtlich der Tag- und Nachtanteile wird bei den 12-h-Zählungen folgende Verteilung gemäß Leitfaden gerechnet:

*Tabelle 32: Tag- und Nachtanteile Schalltechnische Untersuchung*

Zeit	[%]	[%]
6-18 Uhr	70	74
18-22 Uhr	18	13
22-6 Uhr	12	13
6-22 Uhr	88	87

Die nach den vorgenannten Verfahren berechneten Werte dienen als Grundlage der Berechnung für das schalltechnische Gutachten.

Nachfolgend sind die relevanten Zahlen für das schalltechnische Gutachten für den Bestand, Szenario 1 und Szenario 2 dargestellt. Die Zahlen für Szenario 1 und Szenario 2 stellen die Nettozuwächse dar und sind zu den Werten des Bestands hinzu zu addieren.

#### Verkehrszahlen für die schalltechnische Berechnung B-Plan 12-63 - Bestand

Nr.	Werkstage		Alle Tage des Jahres												
	DTV <sub>W</sub>	p <sub>3,5t</sub>	DTV	Maßgebliche stündliche Verkehrsstärken M			Maßgebliche Schwerverkehrsanteile								
				D	E	N	Grenze	24 h	D	E	N				
Kfz/24 h % Kfz/24 h Kfz/h															
Zieckowstraße/Conradstraße															
1.1	7.000	4,00	6.300	368	284	95	> 3,5 t	3,6	3,8	2,6	3,9				
							> 2,8 t	5,0	5	3,6	5,4				
1.2	7.100	4,00	6.390	373	288	96	> 3,5 t	3,6	3,8	2,6	3,9				
							> 2,8 t	5,0	5,3	3,6	5,4				
1.3	6.600	4,50	5.940	347	267	89	> 3,5 t	5,0	5,3	3,6	5,4				
							> 2,8 t	6,0	6,3	4,3	6,5				
1.1 Stillachzeile ↔ Trettachzeile															
1.2 Trettachzeile ↔ Trepliner Weg															
1.3 Trepliner Weg ↔ Borsigwalder Weg															
Trettachzeile															
02	900	1,50	810	47	37	12	> 3,5 t	1,4	1,5	1,0	1,5				
							> 2,8 t	2,0	2,1	1,4	2,2				
Trepliner Weg															
03	450	6,00	405	24	18	6	> 3,5 t	5,4	5,7	3,9	5,8				
							> 2,8 t	7,0	7,4	5,1	7,6				

## Verkehrszahlen für die schalltechnische Berechnung B-Plan 12-63 - Szenario 1

Nr.	Werktag		Alle Tage des Jahres								
	DTV <sub>W</sub>	p <sub>3,5t</sub>	DTV	Maßgebliche stündliche Verkehrsstärken M			Maßgebliche Schwerverkehrsanteile				
				D	E	N	Grenze	24 h	D	E	
	Kfz/24 h	%	Kfz/24 h	Kfz/h						%	
<b>Zieckowstraße/Conradstraße</b>											
1.1	19	3,00	18	1	1	0	> 3,5 t	2,6	2,6	1,9	2,5
							> 2,8 t	4,0	4	2,9	3,9
1.2	146	3,00	132	8	6	2	> 3,5 t	2,7	2,9	2,0	2,9
							> 2,8 t	4,0	4,2	2,9	4,3
1.3	110	3,00	99	6	5	2	> 3,5 t	3,0	3,2	2,1	3,2
							> 2,8 t	4,0	4,2	2,9	4,3
1.1 Stillachzeile ↔ Trettachzeile											
1.2 Trettachzeile ↔ Trepliner Weg											
1.3 Trepliner Weg ↔ Borsigwalder Weg											
<b>Trettachzeile</b>											
02	180	3,00	162	10	7	2	> 3,5 t	2,7	2,8	1,9	3,0
							> 2,8 t	4,0	4,2	2,9	4,4
<b>Trepliner Weg</b>											
03	-51	3,00	-46	-3	-2	-1	> 3,5 t	2,7	2,8	1,9	2,9
							> 2,8 t	4,0	4,2	2,8	4,3
<b>Erschließungsweg Entwicklungsgebiet</b>											
04	129	3,00	117	7	5	2	> 3,5 t	2,7	2,9	1,9	2,9
							> 2,8 t	4,0	4,2	2,9	4,2

## Verkehrszahlen für die schalltechnische Berechnung B-Plan 12-63 - Szenario 2

Nr.	Werktag		Alle Tage des Jahres								
	DTV <sub>W</sub>	p <sub>3,5t</sub>	DTV	Maßgebliche stündliche Verkehrsstärken M			Maßgebliche Schwerverkehrsanteile				
				D	E	N	Grenze	24 h	D	E	
	Kfz/24 h	%	Kfz/24 h	Kfz/h						%	
<b>Zieckowstraße/Conradstraße</b>											
1.1	53	3,00	48	3	2	1	> 3,5 t	2,7	2,9	1,9	3,0
							> 2,8 t	4,0	4	2,8	4,5
1.2	300	3,00	270	16	12	4	> 3,5 t	2,7	2,8	1,9	2,9
							> 2,8 t	4,0	4,2	2,9	4,3
1.3	301	3,00	271	16	12	4	> 3,5 t	3,0	3,2	2,2	3,2
							> 2,8 t	4,0	4,2	2,9	4,3
1.1 Stillachzeile ↔ Trettachzeile											
1.2 Trettachzeile ↔ Trepliner Weg											
1.3 Trepliner Weg ↔ Borsigwalder Weg											
<b>Trettachzeile</b>											
02	352	3,00	317	19	14	5	> 3,5 t	2,7	2,9	1,9	2,9
							> 2,8 t	4,0	4,2	2,9	4,3
<b>Trepliner Weg</b>											
03	2	3,00	2	0	0	0	> 3,5 t	2,4	3,0	1,6	0,0
							> 2,8 t	3,0	3,7	2,0	0,0
<b>Erschließungsweg Entwicklungsgebiet</b>											
04	129	3,00	117	7	5	2	> 3,5 t	2,7	2,9	1,9	2,9
							> 2,8 t	4,0	4,2	2,9	4,2

## 8 Zusammenfassung der Ergebnisse

Für den B-Plan 12-63 wurde ein verkehrsplanerischer Fachbeitrag erarbeitet, bei dem die verkehrlichen Auswirkungen durch die geplanten Nutzungen untersucht wurden.

Es wurde der zu erwartenden Verkehrszuwachs ermittelt und hinsichtlich möglicher Auswirkungen untersucht. Hierbei wurde zwischen 3 Szenarien unterschieden:

- Bestand
- Szenario 1: Verkehrszuwachs aus dem Entwicklungsbereich,
- Szenario 2: Verkehrszuwachs aus dem Entwicklungsbereich und den Flächen, bei denen eine Überplanung möglich ist.
- Szenario 2: Verkehrsmodell 2030

Bei Szenario 1 werden nur einige Bestandsgebäude überplant, der Großteil des Bestands bleibt erhalten. Bei Szenario 2 wird hingegen von dem theoretisch maximal möglichen Maß einer Überplanung ausgegangen (Worst-Case-Szenario). Dieses Szenario ist gegenwärtig relativ unwahrscheinlich, da dann fast sämtliche Bestandsgebäude überplant würden. Im Sinne eines theoretisch möglichen Szenarios ist dieses in die Untersuchung einzubeziehen.

Das Vorhaben wird im Vergleich zum Bestand werktäglich zwischen 129 zusätzliche Kfz-Fahrten/24 h (Szenario 1) bzw. 354 zusätzliche Kfz-Fahrten/24 h (Szenario 2) erzeugen, die sich in das umliegende überörtliche Straßennetz wie folgt verteilen:

- 15% Richtung Norden (Zieckowstraße).
- 85% Richtung Süden (Conradstraße)

Bezogen auf die bestehende Verkehrslast des überörtlichen Straßennetzes fällt der anteilige Zuwachs durch das berechnete Prognoseverkehrsaufkommen gering aus und liegt bei maximal 4,6 % (Conradstraße) für Szenario 2. Beim untergeordneten Straßennetz wird für Szenario 2 ein Anstieg des Verkehrsaufkommens um ca. 40% in der Trettachzeile bezogen auf den aktuell geringen Bestand prognostiziert. Bei Szenario 1 ist der Zuwachs wesentlich geringer und liegt bei der Trettachzeile unter 10%. Da das Entwicklungsgebiet nur für den Lieferverkehr an den Trepliner Weg angebunden wird, besteht hier im Falle von Szenario 1 eine Abnahme der Verkehrslast, für Szenario 2 eine Zunahme um lediglich 2 Kfz.

Für das Prognoseverkehrsaufkommen wurden die Tagesganglinien berechnet und für die Frühspitze (7:00-8:00) und Spätspitze (16:00-17:00) auf die nahe gelegenen Knotenpunkte Trettachzeile/Zieckowstraße und Trepliner Weg/Conradstraße umgelegt. Mittels HBS-Verfahren wurde die Verkehrsqualität für diese Knoten mit dem Verkehrszuwachs gerechnet. Die sehr gute Qualität des Verkehrsablaufes der Knoten wird demnach nicht beeinträchtigt. Der Knoten bleibt sowohl bei Szenario 1 und 2 als auch für den Prognosefall 2030 weiterhin im Bereich der Stufe A.

Hinsichtlich der Erschließung sind die vorgesehenen Flächen für die prognostizierte Verkehrslast einschließlich der Anforderungen für Radfahrer und Fußgänger ausreichend dimensioniert.

Der für das Planungsgebiet ermittelte Stellplatzbedarf ist auf dem Grundstück herzustellen. Für den Entwicklungsbereich bestehen hierzu konkrete Planungen (Tiefgarage und oberirdische Stellplätze). Für den Überplanungsbereich stellt der Stellplatzbedarf eine gesamthafte theoretische Größe dar, die in Abhängigkeit von künftigen Planungen konkretisiert werden muss.

## Koechling, Dirk

---

**Von:** HL | André Zimmermann <andre.zimmermann@hoffmann-leichter.de>  
**Gesendet:** Donnerstag, 23. Mai 2019 18:28  
**An:** Koechling, Dirk  
**Cc:** thilo.greb@vonovia.de; Kevin Seiler  
**Betreff:** Re: Ziekowkiez Vonovia

Sehr geehrter Herr Köchling,

auf Grundlage der übersandten Daten erhalten Sie nachfolgend eine erste Einschätzung zur zukünftigen Verkehrssituation:

Im Rahmen der geplanten Quartiersentwicklung im Ziekowkiez ist die Schaffung von rund 52.000 m<sup>2</sup> (BGF) zusätzlichem Wohnraum geplant. Nach den aktuellen Berechnungsansätzen des Landes Berlin ergeben sich daraus rechnerisch 52.000 / 100 = 520 Wohneinheiten, die von durchschnittlich 2 Personen bewohnt werden.

Gemäß den vorliegenden Daten der SrV 2013 für die Berliner Außenbezirke kann für die Wohnbevölkerung von 3,4 Wegen pro Person und Tag, einem Besetzungsgrad von 1,3 Personen pro Fahrt und einem MIV-Anteil von 35 % an allen Wegen ausgegangen werden. Es ergeben sich also pro Tag durchschnittlich zusätzliche 1.040 Einwohner x 3,4 Wege/Einw. x 0,35 Wege/Fahrt / 1,3 = 952 Kfz-Fahrten, die sich jeweils zu 50 % auf den Quell- und Zielverkehr aufteilen.

Bezogen auf die Spitzstunde kann zur sicheren Seite zur in der Regel maßgebenden Spitzstunde am Nachmittag von einem Anteil von 14% für den Zielverkehr und von 6% für den Quellverkehr ausgegangen werden. Es entstehen also zusätzliche rund 29 Kfz-Fahrten / h im Quellverkehr und rund 67 Kfz-Fahrten / h im Zielverkehr.

Unter Berücksichtigung der Größe des Plangebiets und der damit einhergehenden räumlichen Verteilung über verschiedene Gebietszufahrten sowie den im Bestand noch vorhandenen Kapazitätsreserven an den für die Erschließung relevanten Knotenpunkten ist auch für den Planfall mit einer leistungsfähigen Gebietserschließung zu rechnen. Dies gilt voraussichtlich auch für die zusätzlichen Verkehr des Schulstandorts sowie des Nahversorgers.

Ob jedoch zusätzliche verkehrstechnische Maßnahmen an einzelnen Knotenpunkten erforderlich werden kann derzeit noch nicht abschließend beurteilt werden.

Für Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. André Zimmermann

*Projektmanager*

**HOFFMANN-LEICHTER**

Ingenieurgesellschaft mbH

**Freiheit 6**

**13597 Berlin**

**Durchwahl**

[+49\(30\)8872767-39](tel:+49(30)8872767-39)

**Sekretariat**

[+49\(30\)8872767-0](tel:+49(30)8872767-0)

**Telefax**

[+49\(30\)8872767-99](tel:+49(30)8872767-99)

**Geschäftsführer**

Dipl.-Ing. Siegmar Gumz

Amtsgericht Charlottenburg HRB 103624 B

Besuchen Sie auch unsere Website unter  
[www.hoffmann-leichter.de](http://www.hoffmann-leichter.de)

Am 23.05.2019 um 10:43 schrieb Koechling, Dirk <[Dirk.Koechling@reinickendorf.berlin.de](mailto:Dirk.Koechling@reinickendorf.berlin.de)>:

Sehr geehrter Herr Zimmermann,  
die kurze Stellungnahme per E-Mail würde erst einmal ausreichen.  
Mit freundlichem Gruß  
Im Auftrag  
Dirk Köchling  
Fachbereich Stadtplanung und Denkmalschutz  
Bauberatung Bereich Tegel,  
Verbindliche Bauleitplanung  
Tel.: 030 90294 3030

Wenn Sie mir eine E-Mail senden, so verarbeite ich Ihre Daten nur, soweit dies für die Abwicklung Ihrer Anfragen und für die Korrespondenz mit Ihnen erforderlich ist. Ihre Daten werden entsprechend den Bestimmungen des Datenschutzrechts behandelt.

Im Übrigen verweise ich auf die Hinweise der allgemeinen Datenschutzerklärung von  
[https://www.berlin.de/ba-reinickendorf/datenschutzerklaerung\\_700281.php](https://www.berlin.de/ba-reinickendorf/datenschutzerklaerung_700281.php)

---

**From:** André Zimmermann [<mailto:andre.zimmermann@hoffmann-leichter.de>]

**Sent:** Thursday, May 23, 2019 9:14 AM

**To:** Koechling, Dirk <[Dirk.Koechling@reinickendorf.berlin.de](mailto:Dirk.Koechling@reinickendorf.berlin.de)>

**Cc:** [thilo.greb@vonovia.de](mailto:thilo.greb@vonovia.de); Kevin Seiler <[kevin.seiler@hoffmann-leichter.de](mailto:kevin.seiler@hoffmann-leichter.de)>

**Subject:** Re: Ziekowkiez Vonovia

Hallo Herr Köchling,  
vielen Dank für die Zwischeninformation. Ich kann Ihnen heute eine kurze Stellungnahme per E-Mail zuarbeiten, die pauschale Aussagen zu erwarteten Verkehrssituationen beinhaltet und einen Bezug zur Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen im Bestand herstellt.

Haben Sie noch zusätzliche Punkte die aufgenommen werden sollen?

Ich bin bis zum Nachmittag in verschiedenen Besprechungen und daher telefonisch nur schlecht erreichbar.

Für Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
i. A. André Zimmermann  
*Projektmanager*

**HOFFMANN-LEICHTER**  
Ingenieurgesellschaft mbH  
Freiheit 6  
13597 Berlin  
**Durchwahl**  
[+49\(30\)8872767-39](tel:+49(30)8872767-39)  
**Sekretariat**  
[+49\(30\)8872767-0](tel:+49(30)8872767-0)  
**Telefax**  
[+49\(30\)8872767-99](tel:+49(30)8872767-99)

**Geschäftsführer**

Dipl.-Ing. Siegmar Gumz

Amtsgericht Charlottenburg HRB 103624 B

Besuchen Sie auch unsere Website unter

[www.hoffmann-leichter.de](http://www.hoffmann-leichter.de)

Am 22.05.2019 um 11:15 schrieb Koechling, Dirk <[Dirk.Koechling@reinickendorf.berlin.de](mailto:Dirk.Koechling@reinickendorf.berlin.de)>:

Sehr geehrter Herr Zimmermann,

ich habe Herrn Greb auch nicht erreicht. Auf der Grundlage des städtebaulichen Konzeptes vom 11.01.2018 sende ich Ihnen die städtebaulichen Grunddaten.

Die BGF kann in etwa mit der GFZ gleichgesetzt werden. Die Hoffmann-von-Fallersleben-GS wird um 1,5 Züge auf vier Züge erweitert.

Anbei weiterhin der aktuelle Entwurf des Bebauungsplans.

Ich hoffe, dass Sie damit etwas anfangen können.

Mit freundlichem Gruß

Im Auftrag

Dirk Köchling

Fachbereich Stadtplanung und Denkmalschutz

Bauberatung Bereich Tegel,

Verbindliche Bauleitplanung

Tel.: 030 90294 3030

Wenn Sie mir eine E-Mail senden, so verarbeite ich Ihre Daten nur, soweit dies für die Abwicklung Ihrer Anfragen und für die Korrespondenz mit Ihnen erforderlich ist.

Ihre Daten werden entsprechend den Bestimmungen des Datenschutzrechts behandelt .

Im Übrigen verweise ich auf die Hinweise der allgemeinen Datenschutzerklärung von <https://www.berlin.de/ba-reinickendorf/datenschutzerklaerung.700281.php>