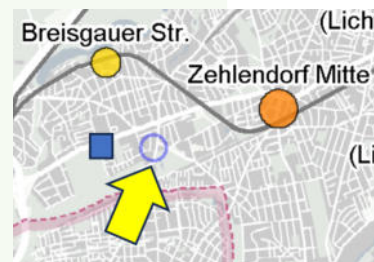




BI Lebenswertes Düppel Zwischenstand der Planungen

Oktober 2024 – Teil 2: Mobilität/Kfz-Stellplätze

Stand: im Wesentlichen 5.10.2024



<https://lebenswertes-dueppel.de/>

21.10.2024



© BI Lebenswertes Düppel 2024

Stand: im Wesentlichen 5.10.2024 (WZ)



Inhalt und Stichpunkte

Übersicht	Folie#
Anschreiben BImA, Bezirk, Senat, Politik u.a.	03
Plan BImA: Siedlung Düppel – Basics und Adresslagen	04
3D Modell der BI: IST und PLAN	06
3D Modell der BI: Bau-Phasen	07
Besonders kritisch: Baustellen Logistik	08
Siedlung Düppel: Stellplätze Bestand - weiter benötigt!	09
BImA Plan: MEHR Wohnungen, WENIGER Kfz-Stellplätze	10
Parken im öffentlichen Raum: Reicht nicht!	12
BImA / Gruppe PLANWERK: Fahrräder, Sharing	13
ÖPNV-Mobilität im Außenbezirk	14
Einkaufen: Weit entfernt, kein Carsharing, aber viel Verkehr	16
Soziale Infrastruktur fehlt - Aufwertung: „Nachbarschaftstreff“?	19
Aufwertungen: Gewerbemöglichkeit	21
Außenanlagen – Themen, empfohlene Maßnahmen	22
Wohnlage: derzeit mittel, zukünftig schwächer?	24
Disclaimer	25

BI Lebenswertes Düppel Zwischenstand der Planungen

Oktober 2024



Siedlung Düppel: Stellplätze Bestand

Statistik: Stellplätze und –Schlüssel pro WE (März 2024)

Quelle: FIS Broker (s.d.), eigene Auswertungen BI

Ca. 728 Stellplätze / 616 Wohnungen = 1,17 Stp/W.

(ohne 28 Parker beim ex US-Supermarkt)

Die Stellplätze sind den Gebäuden / Wohnungen nicht gleichmäßig zugeordnet: der Schlüssel auf „direkt vor dem Gebäude“-Basis:

Stellplätze / Wohnung liegt zwischen 0,7 und 1,8.

Die kleineren / niedrigeren Gebäude haben dzt. meist deutlich mehr Parkplätze als die größeren / höheren Gebäude (pro Wohnung).

In der Siedlung stehen diverse größere Camper/ Wohnmobile (langfristig?).

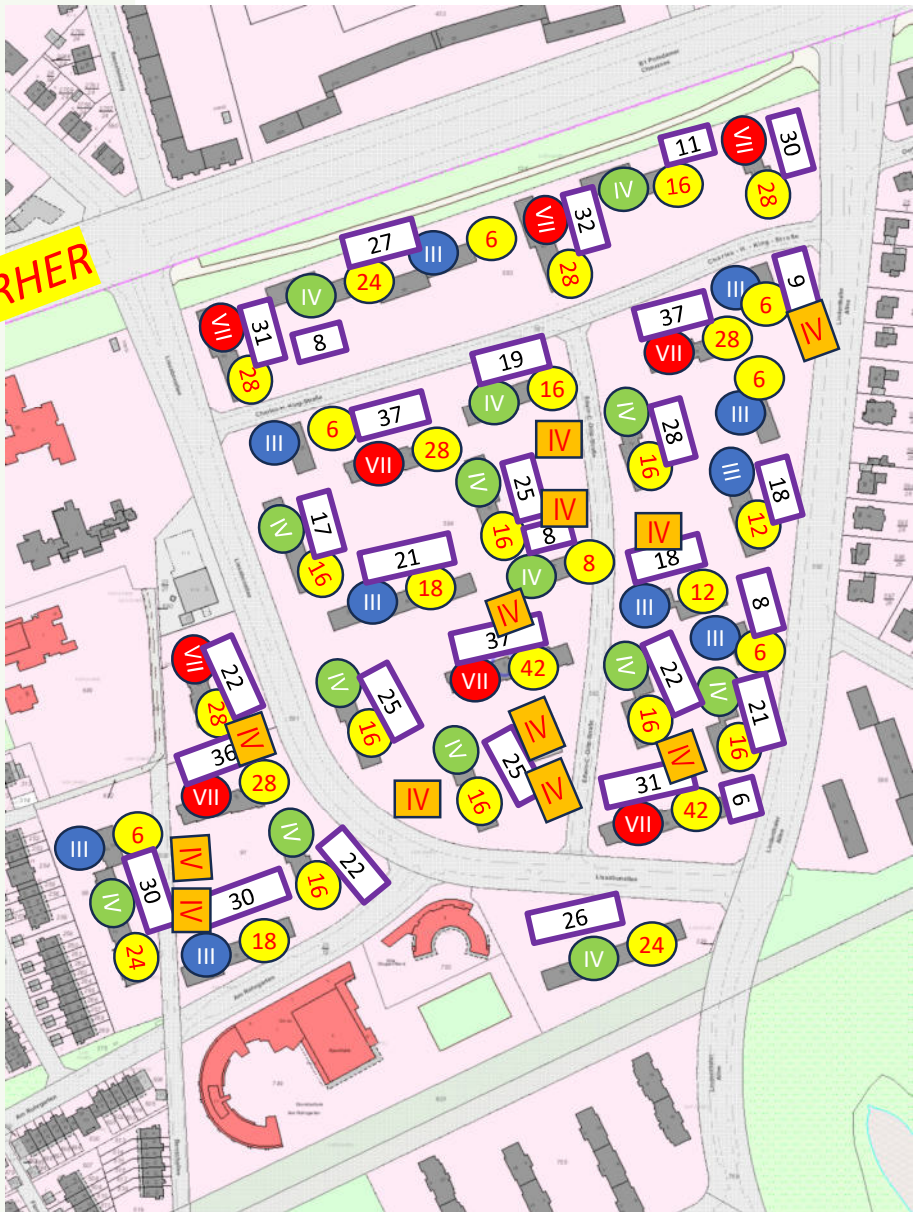
Neubau bzw. Aufstockung und tw. Wegfall von (215?) Parkplätzen werden diese Situation verändern.

III Anzahl Geschosse (incl. EG; III: aufgestockt)

28 Anzahl Wohnungen im Gebäude

21 Lage und Anzahl Parkplätze intern

IV Neubau/Anbau (Geschosse; geplant 2025ff)



Gebäude	Stellplät	Wohng.	Stp/WE	Etagen
CHK06-08	11	16	0,7	4
LIS12-14	22	28	0,8	7
ECD08-12	37	42	0,9	7
ECD17-19-21	37	42	0,9	7
CHK25	6	6	1,0	3
ECD06	8	8	1,0	4
ROG10-14	24	24	1,0	4
ROG16	6	6	1,0	3
LIS09-11	17	16	1,1	4
CHK02-04	30	28	1,1	7
LIS30-34	26	24	1,1	4
CHK21-23	31	28	1,1	7
CHK26-28	31	28	1,1	7
ECD09-11	18	16	1,1	4
CHK10-12	32	28	1,1	7
CHK18	7	6	1,2	3
CHK20-24	28	24	1,2	4
LIS13-17	21	18	1,2	3
CHK17-19	19	16	1,2	4
LIS20-22	36	28	1,3	7
LIN71-73	21	16	1,3	4
CHK05-07	37	28	1,3	7
LIN69	8	6	1,3	3
ECD13-15	22	16	1,4	4
LIS24-26	23	16	1,4	4
CHK03	9	6	1,5	3
LIN65-67	18	12	1,5	3
ECD02-04	25	16	1,6	4
LIS19-21	25	16	1,6	4
LIS27-29	25	16	1,6	4
LIN63	10	6	1,7	3
ROG04-08	30	18	1,7	3
ECD01-03	28	16	1,8	4
SUMME	728	620	1,17	

VORHER



BImA Plan: MEHR Wohnungen, WENIGER Kfz-Stellplätze

Abbau zum „autofreien Quartier“ ist widersinnig!

Stellplatz-Rückbau (ca.) „als Versiegelungs-Ausgleich“: Dysfunktional!

ECD 2,4,6:	-20 Stp.	ECD 2a, 4a:	+32 WE
ECD 8,10,12:	-30 Stp.	ECD 6a:	+16 WE
ECD „US-Market“	-20 Stp.	ECD 14, 16:	+40 WE
ECD 9, 11:	-20 Stp.	ECD 7:	+16 WE
ECD 17, 19, 21:	-25 Stp.	ECD 17a:	+12 WE?
LIS 27, 29:	-15 Stp.	LIS 23:	+16 WE

Zwischensumme: minus 130 Stellplätze plus 132 Wohnungen

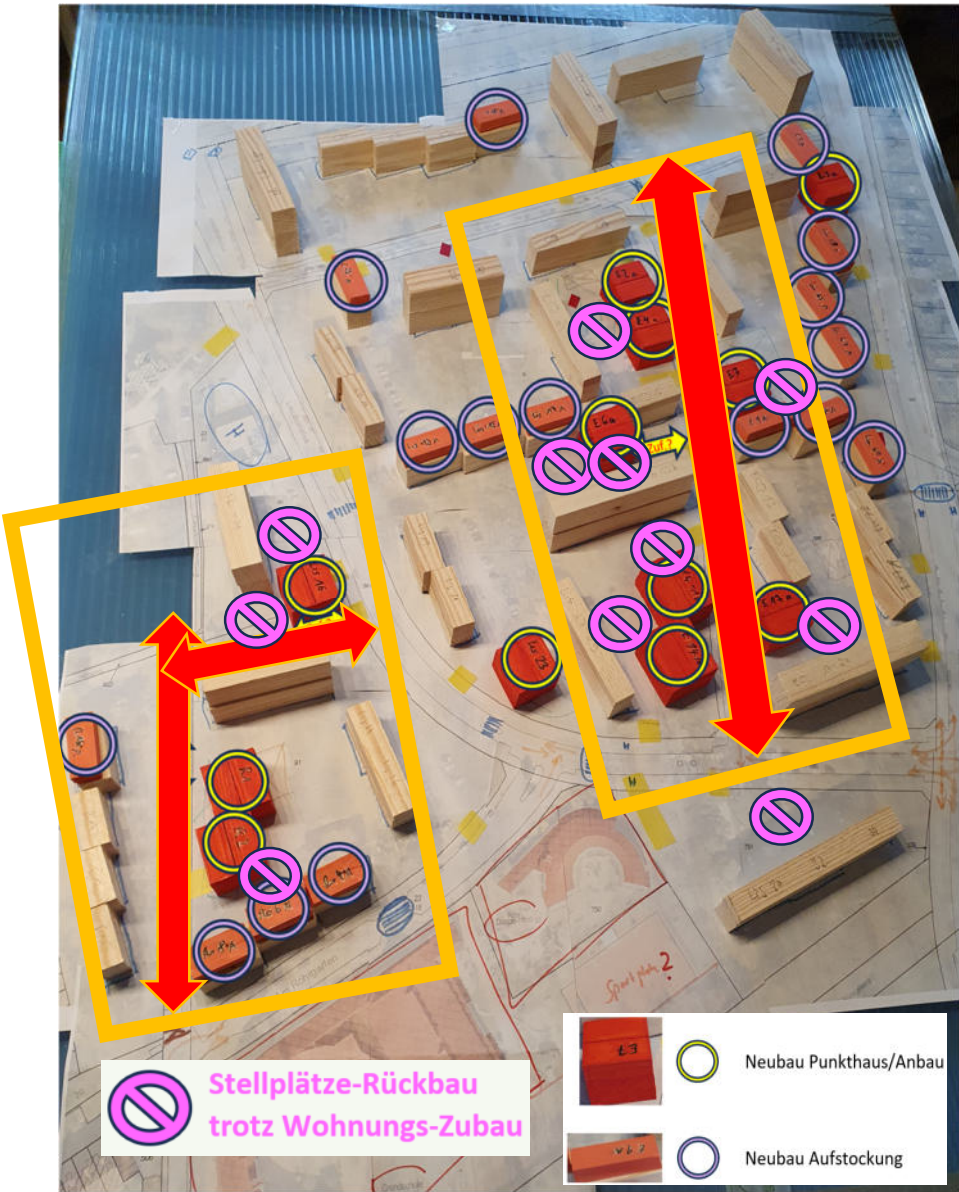
ROG 4, 6, 8:	-15 Stp.	ROG 8a, 8b:	+32 WE (+64 WE?)
LIS 18, 20:	-10 Stp.	LIS 16:	+32 WE (+64 WE?)
LIS 12, 14:	+0 Stp.?		

Zwischensumme: minus 25 Stellplätze plus 64 (128?) Wohnungen

Weitere Bereiche der Siedlung sind teilweise durch Aufstockung und (wenig) durch Stellplatz-Minderung betroffen (Charles-H.-King, Lindenthaler) >>

GESAMT: minus 215 Stellplätze plus 240 Wohnungen

 Stellplätze-Rückbau trotz Wohnungs-Zubau



BlmA Plan: MEHR Wohnungen, WENIGER Kfz-Stellplätze

Soweit bekannt

- **Bestand ca. 616 Wohnungen** (2024)
 - 1500 BewohnerInnen
 - Plus Grundschule 450 Kinder + Lehrer + Eltern
 - Plus Kita 120 Kinder + Erzieher + Eltern
- **Plus ca. 240 Wohnungen** (2025-2027)
 - Ca. 200 WE Punkthäuser / Anbauten (2025/26)
 - Ca. 32/64 WE Aufstockung (je nach Statik / Bauordnung Berlin, 2026/27)
- **Minus ca. 215 wohnungsnahe Stellplätze** (2025)
 - Im öffentlichen Straßenraum (Umfeld) nicht kompensierbar
 - Ca. 100-150 Bestands-Kfz nur extrem weit weg parkbar (1-2 Bushaltestellen?)
 - Plus 240 neue WE ohne Stellplätze errichtet – müssen ggfs. auch extrem weit weg parken
- **Vorfahrts- und Ladezonen sind NICHT geplant** – Trage-Entfernungen vom Auto (falls ...) zur Wohnung werden groß
- **Gefährliche Bauphase** (2025/26)
- Evtl. Zusatzprobleme durch U3-Verlängerung Mexikoplatz / Lindenthaler Allee / Argentinische Allee (2025-2030). Anschluss S-Bahn Düppel ist weit weg (2050?)

21.10.2024

Gesamte Siedlung – falls Stellplätze aus Gesamt-Pool neu vergeben werden (Prognosen: BI)

Phase	Wohnungen	Bewohner	Stellplätze	Straßenpark	Straßenpark	Straßenparken
			wohnungsnah	Umfeld frei	Zusatz-Bedarf	netto
					b. Wegfall 2025	„sehr weit weg“
Bestand	616	1500	786	100 > 0	0 > 100-150	(0) >> 100-150
Neubau-1	820	1900	573	0	200-300	>> 200-300
Aufstocken	850	2000	573	0	220-320	>> 220-320
Endstand	856	2000	573	0	220-320	>> 220-320

Teilgebiet Edwin-C.-Diltz-Straße – falls Stellplätze nur lokal neu vergeben werden (Prognosen: BI)

Phase	Wohnungen	Wohnungen	Bewohner	Stellplätze	Stellplätze	Straßenparken
	Delta	nach		wohnungsnah	pro Wohnung	„sehr weit weg“
Bestand	180	180	450	240	1,33	100-150
Neubau-1	132	312	700	100	0,32	150-250
Endstand	318	318	710	100	0,32	150-250



Parken im öffentlichen Raum: Reicht nicht!

Parkplätze öffentlicher Straßenraum im Umfeld

Quelle: FIS Broker, Zählung: AD 30.7.24 / WZ 5.9.24

Zahlen A/B: A: „Rohzählung“ (im Plan, Maximalzahl, ca. 5m/Auto)

- 5** Grün: Parken am Straßenrand immer möglich (09/2024)
- 5** Orange: Halteverbot / Parken am Straßenrand nur zeitweise (meist Mo-Fr nachts 18-6 Uhr, Sa+So ganztags bis Mo 6 Uhr)
- X** Rot: Halten/Parken verboten (Schild, Bus, Einfahrt, ...) / nicht möglich
- ()** Frei: Parken nach StVO verboten (Straßeneinmündungen, Kurven, Verengungen, Radwege, Überwege usw.)
- Rot / Östliche Straßenseite Lindenthaler Straße, nördlich B1: Parken verboten oder für gegenüberliegende Siedlungen zu nutzen, nicht anrechenbar.

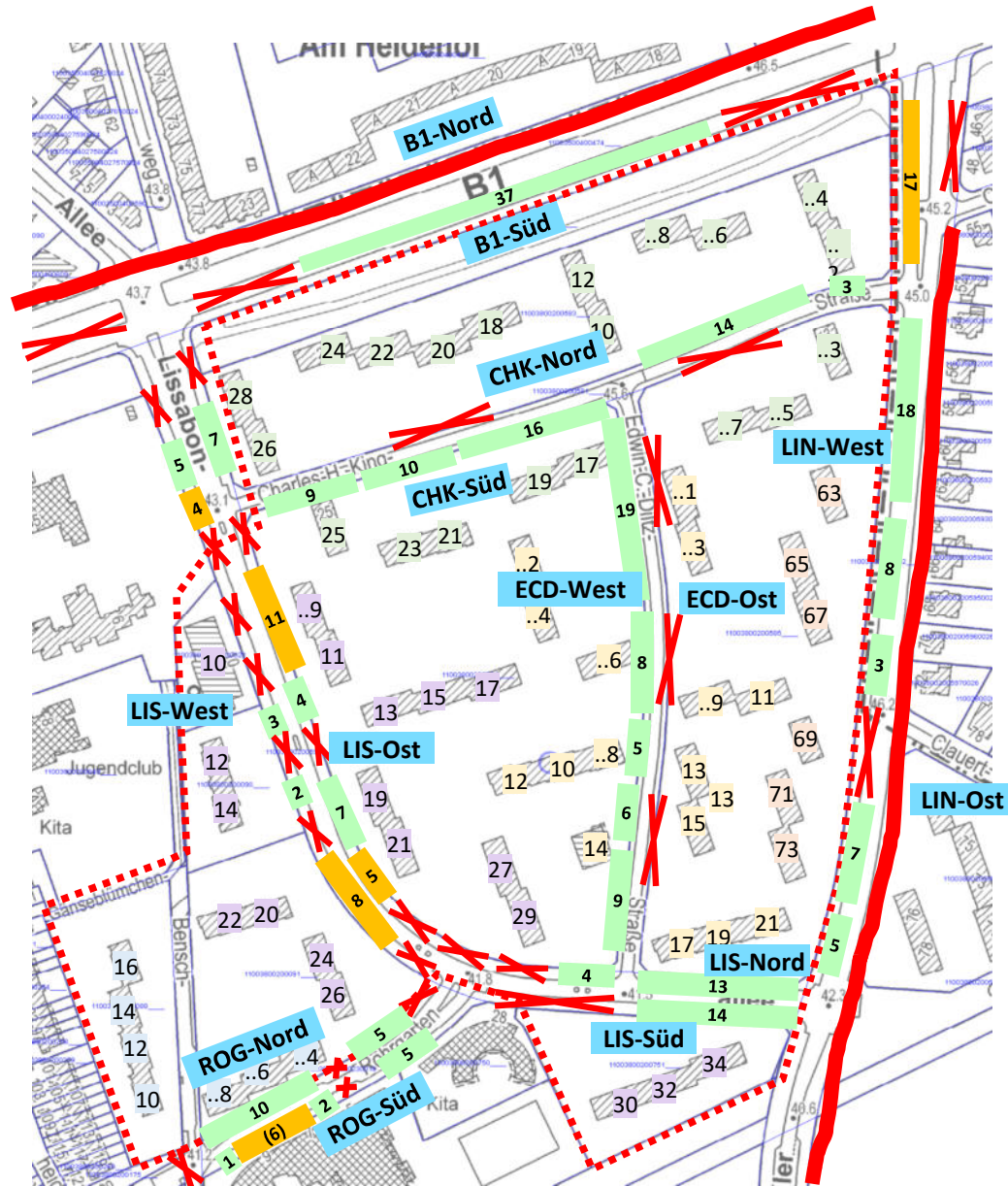
Zeitweise Halte/Parkverbote (Schulveranstaltungen).

Die Straßenrand-Parkplätze werden ggfs. genutzt von

- Bewohnern der Siedlung Düppel-Süd (1.500 > 2.000 Einw.)
- Lehrern, Erziehern, Eltern, Dienstleistern der Grundschule und Kita am Rohrgarten (450 Schüler, 120 Kitakinder, ?? Lehrer/Erzieher)
- Handwerkern u.a. Dienstleistern (BlmA, Pflege, Caterer, ...)
- Teilnehmern / Sportlern, Eltern / Gästen bei Veranstaltungen
- Besuchern der Bewohner

V.a. Bewohner sind größtenteils Dauerparker, bes. bei wenig genutztem Fahrzeug / Home Office - benötigen Stellplatz auch Mo-Fr 6-18 Uhr, nicht nur nachts/Sa/So.

B1: weitere Parkplätze im Westen, aber NICHT auf Fahrradstreifen nach Osten



Die Parker an der B1 waren am 5.9., ca. 15-16 Uhr zu 50% belegt, die übrigen (nicht gesperrten) im Schnitt zu 70%.

Netto max. ca. 100 freie Parkplätze.

BImA / Gruppe PLANWERK: Fahrräder, Sharing

Workshop 27.9.24: Fahrrad statt Kfz, Mini-Sharing, keine E-Mobilität?

Fahrrad-Abstell-Anlagen

- anstatt / bei / auf ex-Kfz-Stellplätzen
- Small: $16 \times 10 = 160$
- Middle: $12 \times 20 = 240$
- Large: $17 \times 40 = 680$
- Sonder (Lastenräder): $10 \times 6 = 60$
- **Summe Fahrrad-Abstellplätze: 1.140**
- Soll minus Kfz-Stellplätze: (-215) ausgleichen – das ist funktional unrealistisch, vor allem im Winterhalbjahr und für Fahrten über 2-5 km.

Carsharing

- JELBI ist angefragt, aber sehr klein ausgelegt (4 Kfz)
- Empfehlung „privates Carpooling“

E-Mobilität

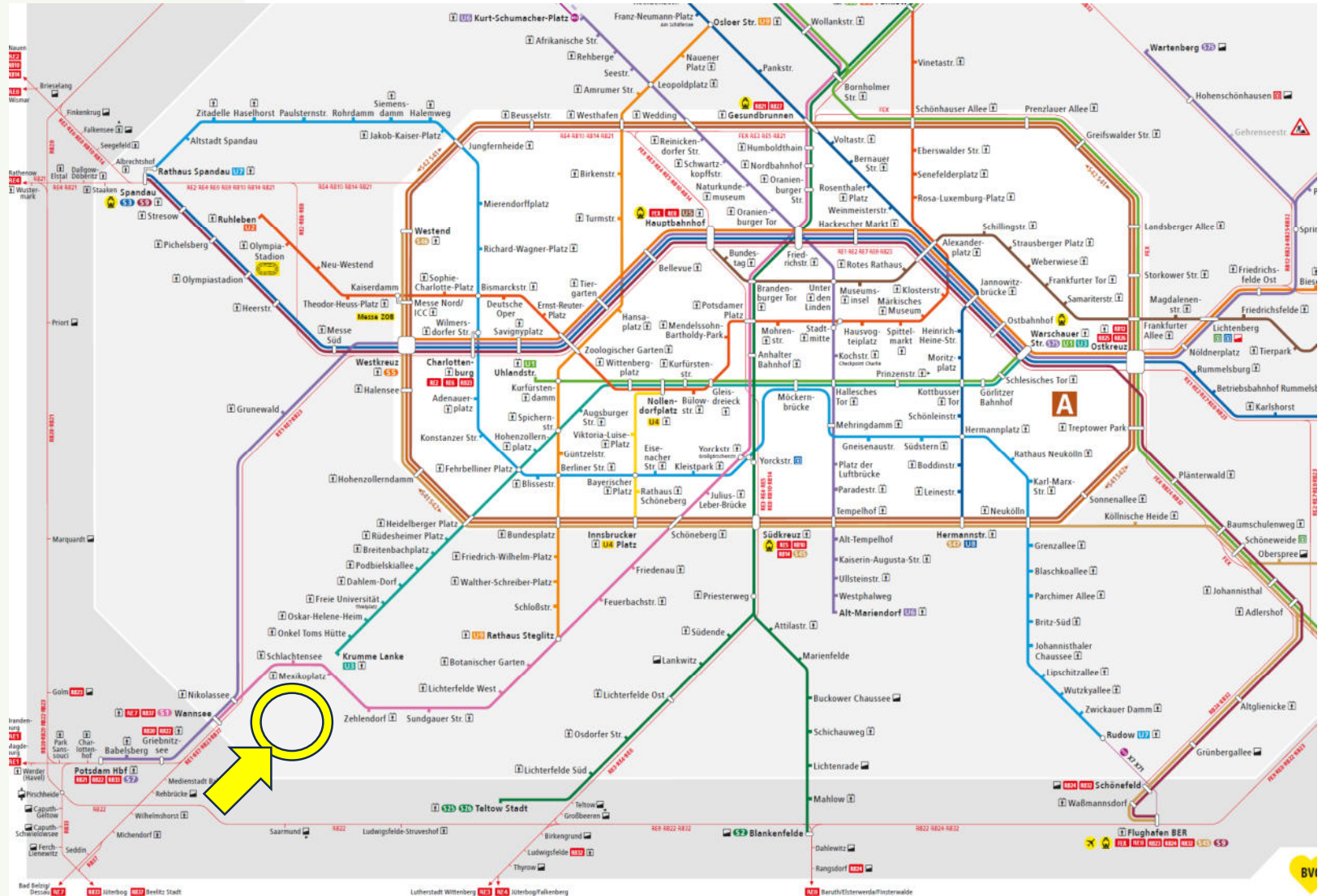
- (Wurde nicht angesprochen? Evtl. Kabel-Vorrüstung?)

ÖPNV Mobilität: JWD/Außenbezirk!

Lage, ÖPNV, MIV

U-Bahn & S-Bahn-Netz

<https://www.bvg.de/de/verbindungen/netzplaene-und-linien>



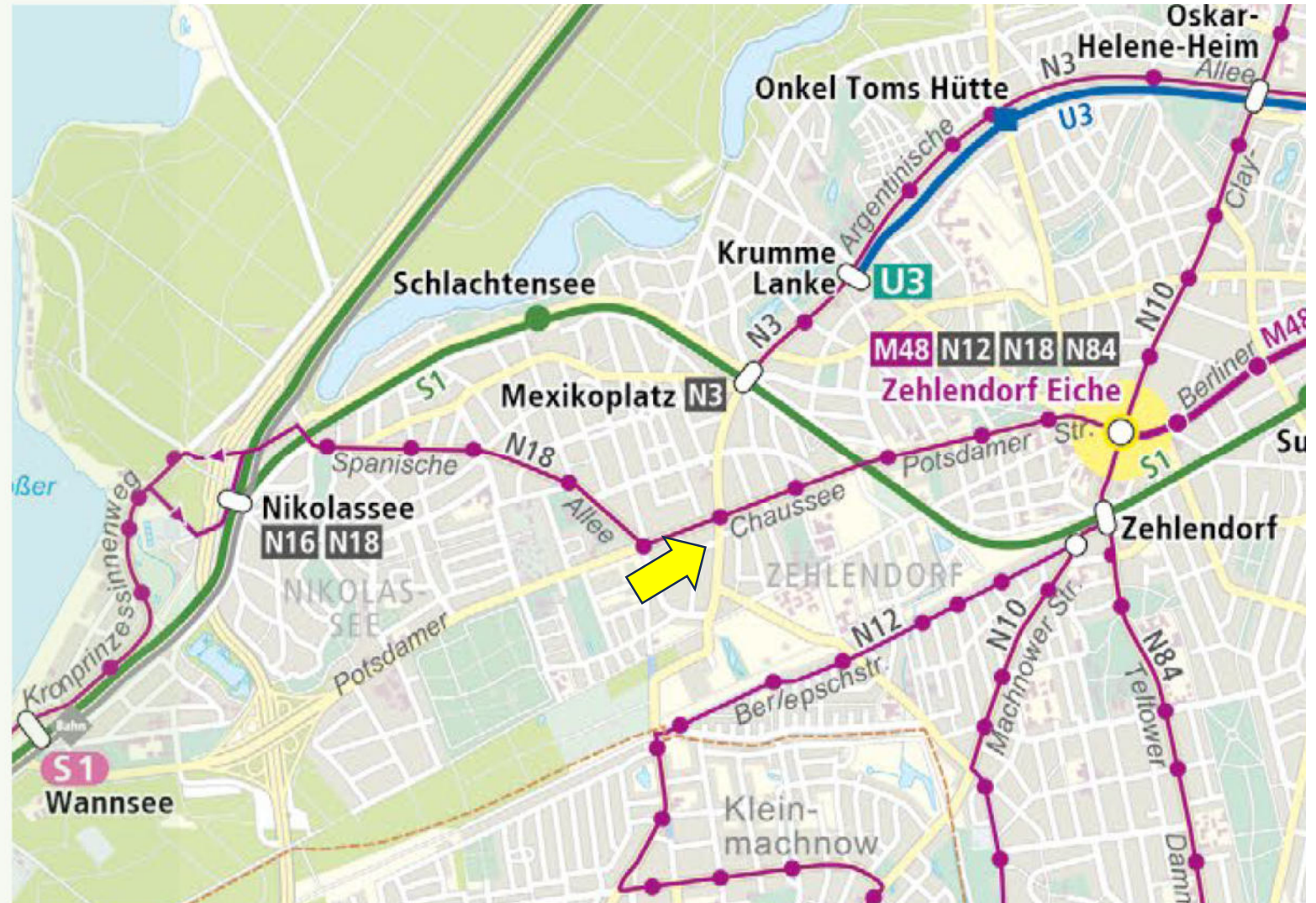
ÖPNV Mobilität: JWD/Außenbezirk!

Lage, ÖPNV, MIV

Quellen:

Nachtnetz

<https://www.bvg.de/de/verbindungen/netzplaene-und-linien>



Weit entfernt: Einkaufsmöglichkeiten

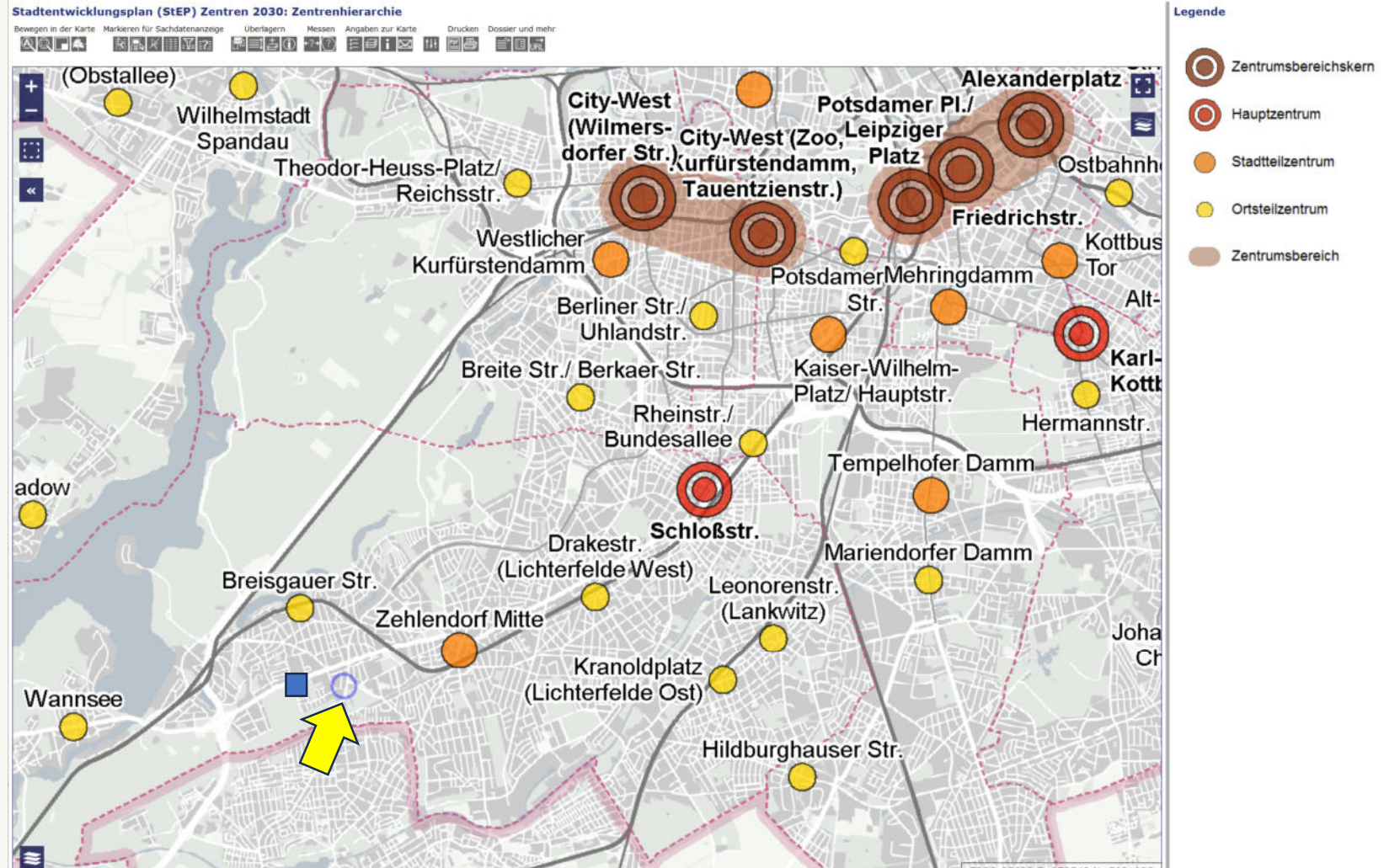
Zentrenhierarchie (FIS Broker)

EDEKA, Ärztehaus, Apotheke, Bio Company
(Potsdamer Chaussee 80)

Stadtteilzentrum Schlachtensee (Breisgauer Str. 1)

Ortszentrum Zehlendorf (Teltower Damm 16)

■ EDEKA, Ärztehaus, Apotheke, Bio Company,
ALDI



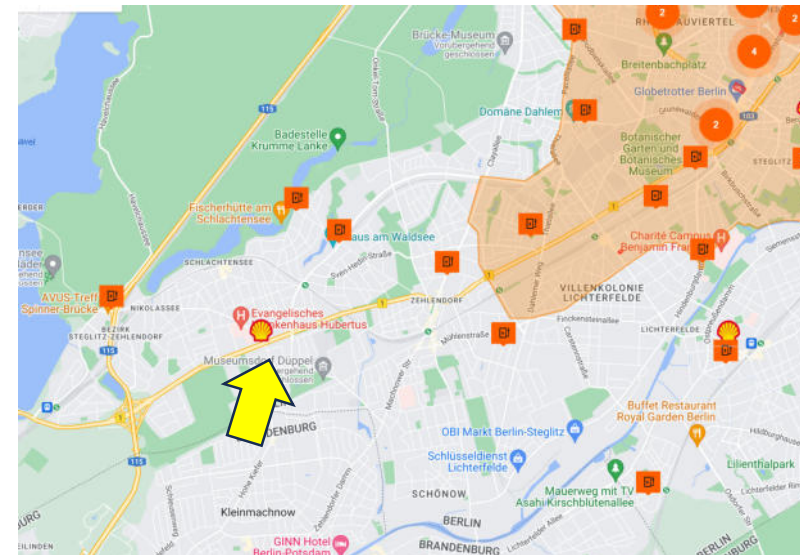
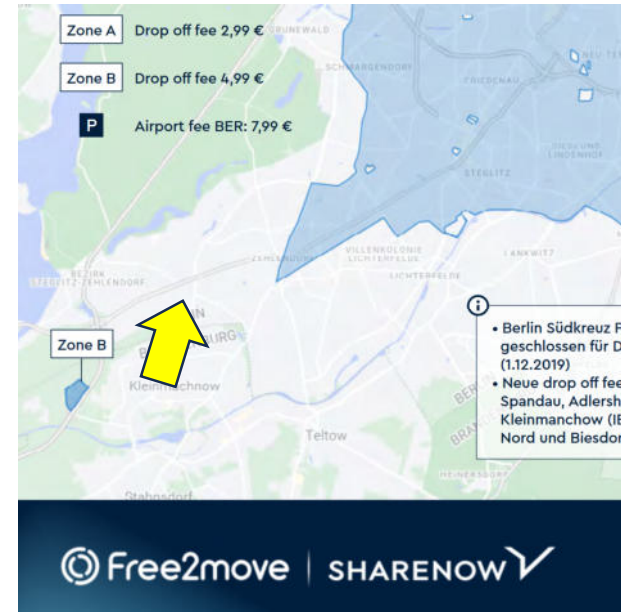
Nicht vor Ort: Carsharing

Abstellmöglichkeit – diverse Anbieter

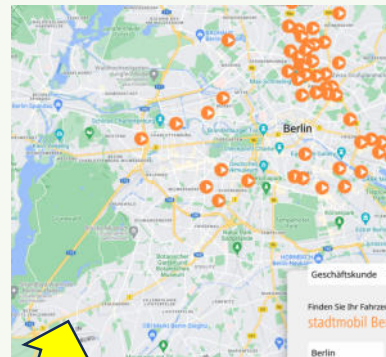
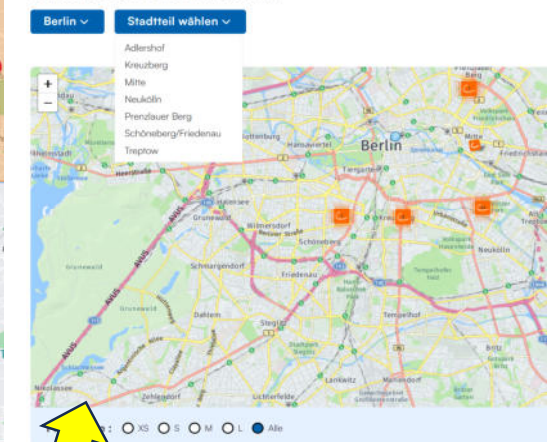
Ungeeignet für tägliches Einkaufen, den kurzen Weg zur Schule mit den Kindern o.ä.? NICHT ganz Berlin erreichbar mit abstellen!

Keine Abhol / Abstellmöglichkeit in der Nähe:

- **Share Now Free2move:** nur bis Ortsteilzentrum Zehlendorf - unzumutbar
- **Miles mobility:** (21.9.24) Evtl. bis Ecke B1/Argentinische Allee (5 min zu Fuß zum ABSTELLEN – aber LOSFAHREN / IST EINS DA ???)
- **SIXT Share:** (Elektro) nur bis Sundgauer Straße - unzumutbar
- **Cambio:** kommt gar nicht in Frage
- **Stadtmobil:** kommt gar nicht in Frage



Unsere Stationen in Berlin



Intensiver Kfz-Verkehr rund um das Quartier

Durchgangsverkehr von/nach Brandenburg ist real!

Normalverkehr pro Tag:

- 33.000 Pkw auf der B1
- 10-15.000 Pkw in der Lindenthaler Allee (größtenteils von /nach Brandenburg: Kleinmachnow-Stahnsdorf)
- 5.000 in der Lissabonnallee

Während der BlmA-Bauphase: Tieflader und Stau?

- Bauverkehr muss
 - durch die Lissabonn-Allee – Edwin-C.-Diltz-Straße – Charles-H.-King-Straße
 - durch die Lissabonn-Allee – (Benschallee / Am Rohrgarten – keine Wendemöglichkeit

Während der U3-Verlängerung: Zusatz-Chaos?

- Bis 40.000 Pkw auf B1
- Umleitungs- / Ausweich-Verkehre?
- Parkraum-Such-Verkehr wegen BlmA-Stellplatz-Wegfall (200-300 Fahrzeuge?)



Verkehrszählungs-Karte 2019
(Quelle: FIS Broker)

Verlängerung U3 / U-Bahnhof Krumme Lanke bis S-Bahnhof Mexikoplatz
Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)

Unterlage 17.2
Verkehrliche Betrachtungen
zum bauzeitlichen Verkehrskonzept



Verkehrs-Planung
während UBahn-
Verlängerung 2025ff
(Quelle: BVG Projekt)

Abbildung 10: Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen im Szenario 1 (Vollsperrung)

Disclaimer / urheberrechtlicher Hinweis

Die in diesem Dokument vorgelegten Informationen wurden nach bestem Wissen und mit der nötigen Sorgfalt auf der Grundlage jeweils zugänglicher Quellen erarbeitet. Eine Gewähr für sachliche Richtigkeit wird NICHT übernommen.

Das Dokument spiegelt eine aktuelle Situation wider. Eine längerfristige Nutzbarkeit kann nicht garantiert werden. Ändern sich Rahmenbedingungen, wie z.B. Projektkonstellation, ökonomische oder politische Umstände, so sind die Ergebnisse ggf. angemessen umzudeuten.

Das Dokument inkl. ggf. angefertigter Auszüge / Ausdrücke usw. ist Eigentum der Bürgerinitiative BI Lebenswertes Düppel.

Die Nutzung und Weitergabe ist nur mit Zustimmung der BI Lebenswertes Düppel gestattet. Dabei ist ein Quellen-/Urheber-Hinweis auf die BI Lebenswertes Düppel verpflichtend. Weitergehendes (z.B. Publikation) ist ggf. vorab abzustimmen.

Berlin, Oktober 2024



BI Lebenswertes Düppel

14163 Berlin

dueppel-sued@web.de

Vorstand:

S. Treu

A. Plönzke Erciyas

Bearbeiter:

Dr. W. Zorn

walter@weiss-zorn.de

<https://lebenswertes-dueppel.de>

