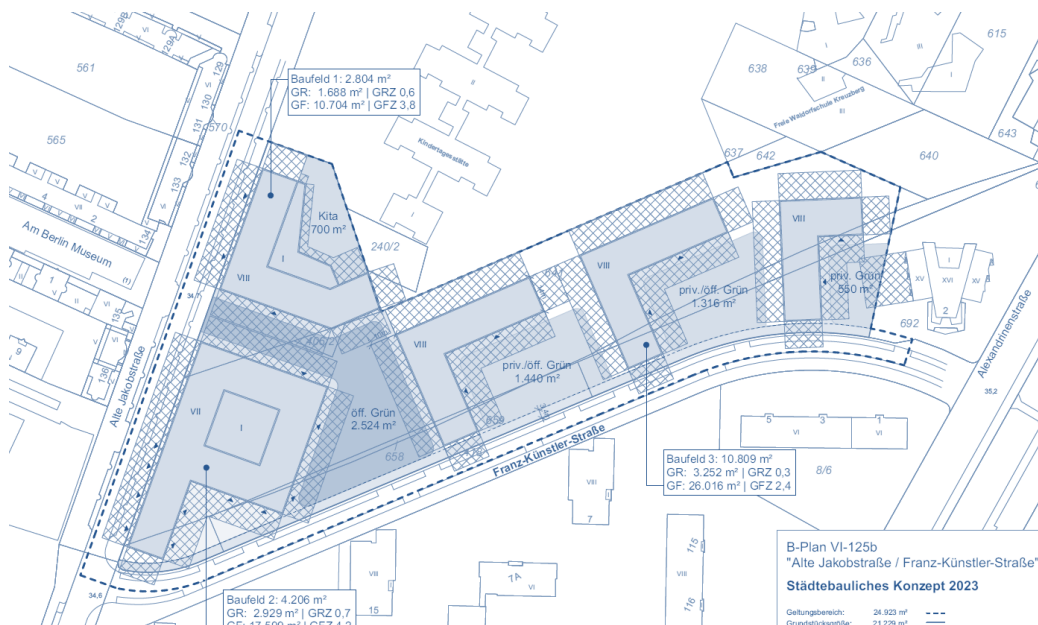


Überarbeiteter Abschlussbericht

Verkehrsuntersuchung für den Bebauungsplan VI-125b



Bildnachweis: Grundlage DMSW architekten; Weiterbearbeitung: PFE, Stand: Oktober 2023

29. Juni 2026

Ramboll Deutschland GmbH | Smart Mobility DE

Überarbeiteter Abschlussbericht

Verkehrsuntersuchung für den Bebauungsplan VI-125b

Auftraggeber

Gewobag Wohnungsbau-Aktiengesellschaft Berlin

Alt-Moabit 101 A

10559 Berlin

Auftragnehmer

**Ramboll Deutschland GmbH |
Smart Mobility DE**

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D

13407 Berlin

T +49 30 302020-0

alexander.reimann@ramboll.com

<https://c.ramboll.com/smartmobility-deutschland>

Bearbeitung

M. Sc. Daniel Windmüller

Dipl.-Ing. Alexander Reimann

M. Sc. Matija Morelj

Berlin, 29. Juni 2026

1	Aufgabenstellung	1	Gewobag
2	Bestandsaufnahme und -analyse	2	VU zum B-Plan
			VI-125b
2.1	Lage des Plangebiets	2	Überarbeiteter
2.2	Flächennutzungsplan	2	Abschlussbericht
2.3	Verkehrliche Infrastruktur	3	29.06.2026
3	Verkehrsaufkommen	22	
3.1	Festlegung der Eingangsdaten	22	
3.2	Kennwerte für die Berechnung des Verkehrsaufkommens	23	
3.3	Ergebnis des Kfz-Verkehrs	28	
3.4	Ergebnis des Umweltverbundes	30	
4	Stellplatzbetrachtungen	31	
4.1	Kfz-Stellplätze	31	
4.2	Ermittlung der Fahrradstellplätze	36	
5	Verkehrsfolgeabschätzung	38	
5.1	Räumliche Verteilung des Neuverkehrs	38	
5.2	Maßgeblicher Betrachtungsfall	43	
6	Leistungsfähigkeitsbetrachtungen	44	
6.1	Ableitung der Bemessungsverkehrsstärke	46	
6.2	Knotenpunkt Ritterstraße / Alte Jakobstraße	47	
7	Erschließungskonzept im Umweltverbund für das Plangebiet	49	
7.1	Fußverkehr	49	
7.2	Radverkehr	56	
7.3	Mobilitätsstationen und Sharing-Angebote	61	
7.4	Lieferverkehr des Einzelhandels	62	
8	Zusammenfassung	63	
	Tabellenverzeichnis	65	
	Abbildungsverzeichnis	65	
	Anlagenverzeichnis	67	
	Literaturverzeichnis	67	

1 Aufgabenstellung

Die Gewobag Wohnungsbau-Aktiengesellschaft Berlin plant auf dem ca. 2,1 ha großen Grundstück Alte Jakobstraße 4 und Franz-Künstler Straße 10 den Bau von etwa 500 Wohnungen. Zusätzlich sind Flächen für Einzelhandel, weitere gewerbliche Nutzungen, soziale oder gemeinwohlorientierte Einrichtungen sowie eine Fläche für (wahlweise) eine Kita, andere soziale Nutzungen oder besondere Wohnformen vorgesehen. Für das Bauvorhaben ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich. Das Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan VI 125b erfordert die vorliegende Verkehrsuntersuchung.

Ein Ziel der städtebaulichen Planung besteht darin, ein Vorhaben mit geringem motorisiertem Individualverkehr (MIV) zu realisieren. Dies wird durch die sehr guten umliegenden Bedingungen im Umweltverbund, einschließlich des öffentlichen Nahverkehrs, Rad- und Fußverkehrs, begünstigt, wodurch die Abhängigkeit vom Kfz-Verkehr reduziert werden kann. Es wird angestrebt, grundsätzlich nur eine geringe Anzahl an Kfz-Stellplätzen anzulegen. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung erfolgt eine Herleitung einer an den örtlichen Gegebenheiten angepassten Pkw-Dichte bzw. eines an den örtlichen Gegebenheiten ausgerichteten Kfz-Stellplatzschlüssels für die Bewohnenden des Bauvorhabens. Die Leistungsbestandteile der verkehrlichen Untersuchung orientieren sich an dem Leitfaden der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU). Auf Grundlage der festgesetzten Flächennutzungen wird das zukünftige Verkehrsaufkommen und getrennt nach den verschiedenen Nutzungen für Einwohner, Beschäftigten, Besucher, Kunden und Wirtschaftsverkehr ermittelt und mittels spezifischer Tagesganglinien tageszeitlich verteilt. Die bei der Planung noch nicht näher definierte Nutzung „(wahlweise) Kita, andere soziale Nutzung oder besondere Wohnform“ wird als Kita betrachtet, um das Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung eines Worst-Case-Szenarios abzubilden. Aus der Überlagerung der Tagesganglinien können dann wiederum die Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens zum Vorhabengebiet bestimmt werden.

Im Rahmen einer Wirkungsanalyse erfolgt mit den abgeschätzten maßgeblichen Spitzenstundenbelastungen im Kfz-Verkehr eine Überprüfung der Leistungsfähigkeiten an den relevanten umliegenden Knotenpunkten. Aus der tageszeitlichen Verteilung des Quell- und Zielverkehrs sowie einem angemessenen Stellplatzschlüssel für die Bewohnenden lässt sich zudem die maximale Stellplatznachfrage ableiten.

Gewobag
**VU zum B-Plan
VI-125b**

**Überarbeiteter
Abschlussbericht**

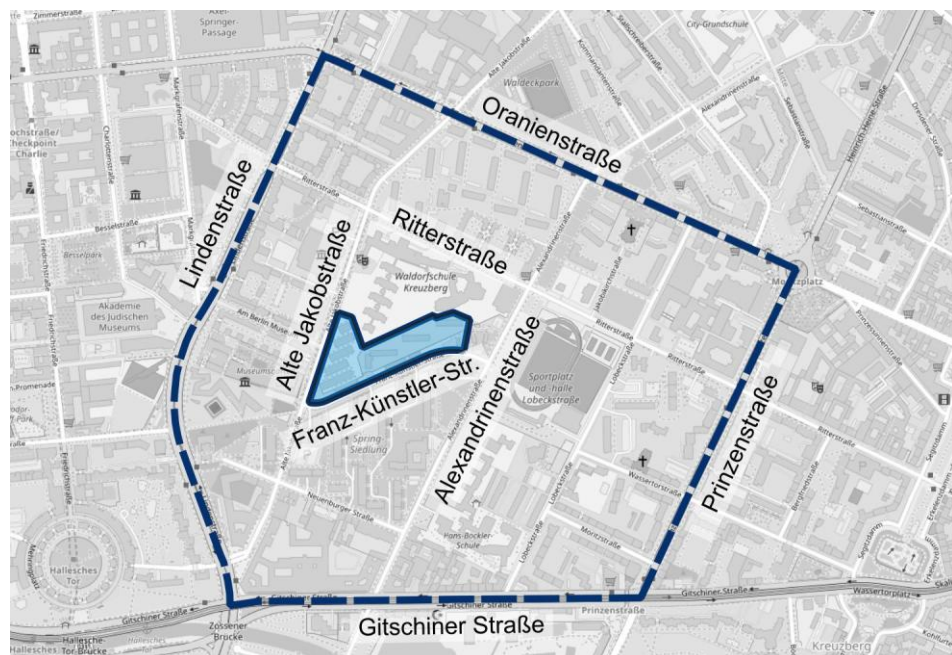
29.06.2026

2 Bestandsaufnahme und -analyse

2.1 Lage des Plangebiets

Das Plangebiet liegt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg. Es wird nach Norden durch die Ritterstraße, im Westen durch die Alte Jakobstraße, im Süden durch die Franz-Künstler-Straße und im Osten durch die Alexandrinenstraße begrenzt (Abbildung 1).

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet (äußere blaue Grenze) und Geltungsbereich des Bebauungsplans VI 125b (innere blaue Grenze)

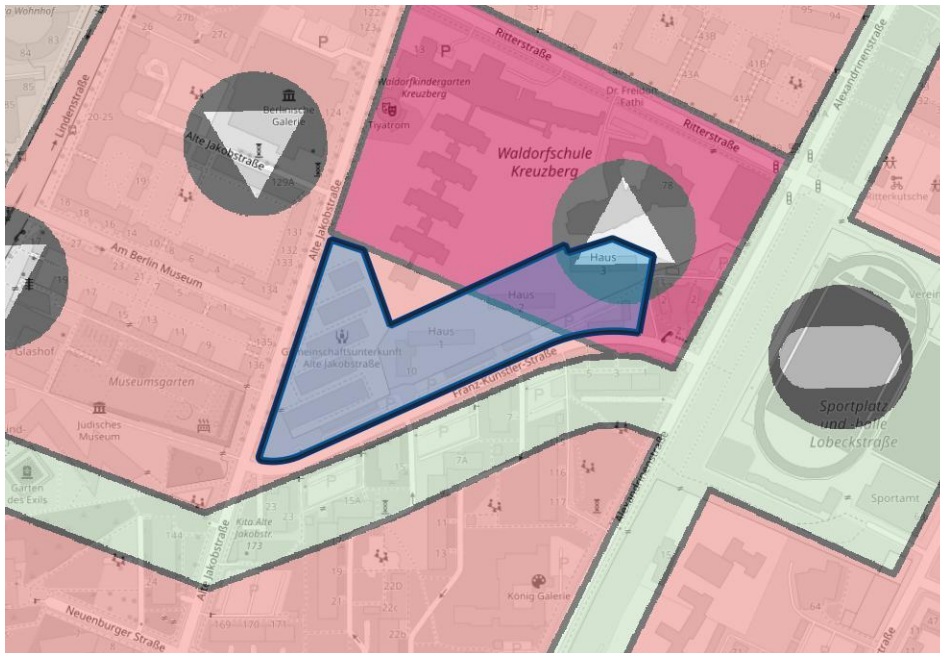


Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, Ausschnitt und eigene Darstellung der Lage des Untersuchungs- und Plangebietes sowie Beschriftung, Zugriff: 07.02.2024.

2.2 Flächennutzungsplan

Der aktuelle Flächennutzungsplan (Neubekanntmachung vom 7. Februar 2025) legt für den Großteil des Plangebiets eine Wohnbaufläche W1 fest, der nördliche Teil stellt eine Gemeinbedarfsfläche mit Kennzeichnung als Schulfläche dar (Abbildung 2).

Abbildung 2: Flächennutzungsplan Berlin (Auszug)



Quelle: Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 7. Februar 2025 (ABl. Nr. 7), Auszug und eigene Darstellung der Lage des Plangebietes, Hintergrundkarte: OpenStreetMap-Mitwirkende, Zugriff: 05.03.2025.

Gewobag
VU zum B-Plan
VI-125b

Überarbeiteter Abschlussbericht

29.06.2026

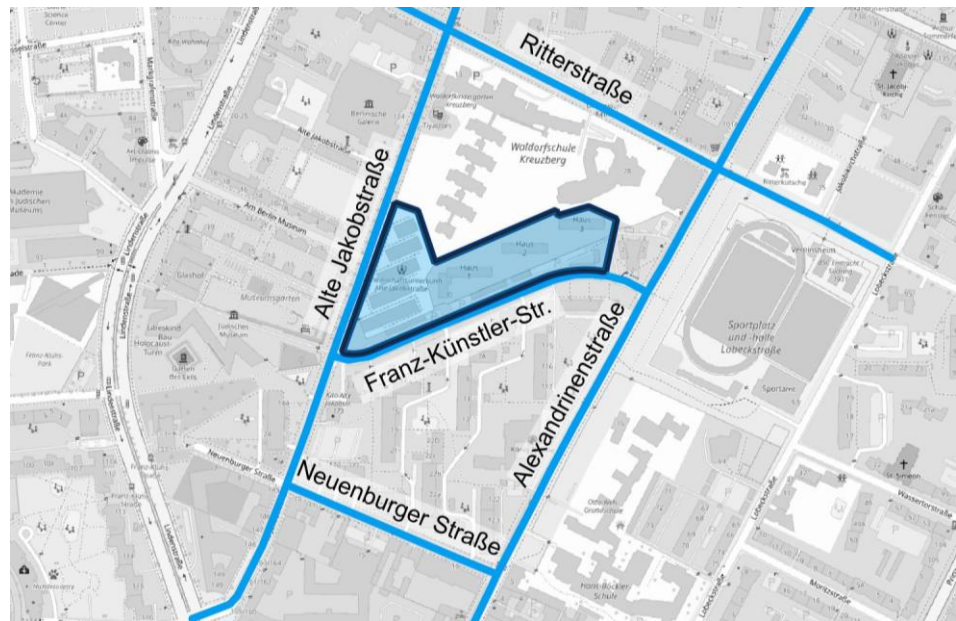
2.3 Verkehrliche Infrastruktur

2.3.1 Straßennetz und Verkehrsorganisation

Straßen am Plangebiet

Abbildung 3 stellt das direkt umliegende Straßennetz dar. Von besonderer Bedeutung für diese Verkehrsuntersuchung sind die Franz-Künstler-Straße und die Alte Jakobstraße. Die Franz-Künstler-Straße verläuft zwischen Alte Jakobstraße und Alexandrinenstraße und ist ca. 350 m lang. Sie ist größtenteils geteert, nur ein etwa 50 Meter langer Abschnitt östlich der Kreuzung Alte Jakobstraße ist gepflastert. Die Straße wird in beide Richtungen befahren, die ca. 8,50 m breite Fahrgasse ermöglicht allerdings nicht durchgängig die Begegnung von Kfz, da beidseitig auf der Fahrbahn geparkt wird. Es gibt einen einseitigen Gehweg an der südlichen Straßenseite (Abbildung 4 und Abbildung 5). Auch die Alte Jakobstraße kann in beiden Richtungen befahren werden. Hier ist die nutzbare Fahrbahn mit ca. 7 m breiter und lässt das Begegnen zweier Lkw zu (RASt, 2006). Die Fahrbahn hat eine Asphaltoberfläche, beidseitig sind Gehwege angelegt (Abbildung 6).

Abbildung 3: Engeres öffentliches Straßennetz



Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, Ausschnitt und eigene Darstellung der Lage des Plangebietes, des Straßennetzes sowie Beschriftung, Zugriff: 07.02.2024.

Abbildung 4: Franz-Künstler-Straße nahe Alexandrinenstraße, Blickrichtung Westen



Quelle: Ramboll (ehemals LK Argus), September 2022

Abbildung 5: Franz-Künstler-Straße nahe Alte Jakobstraße, Blickrichtung Nordwesten



Quelle: Ramboll (ehemals LK Argus), September 2022

Abbildung 6: Alte Jakobstraße, Blickrichtung Nord



Quelle: Ramboll (ehemals LK Argus), September 2022

Gewobag
VU zum B-Plan
VI-125b

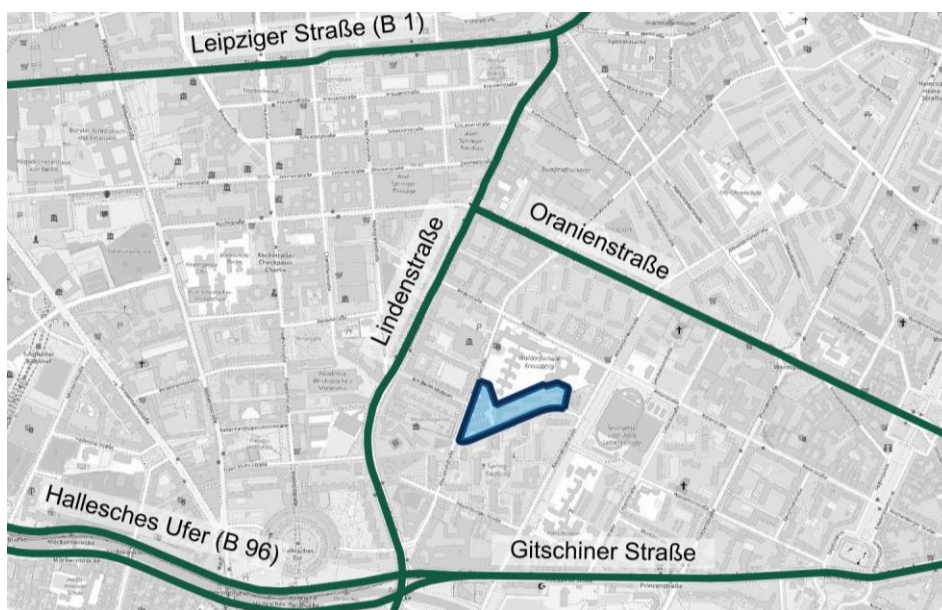
Überarbeiteter
Abschlussbericht

29.06.2026

Übergeordnetes Straßennetz

Weiträumig erfolgt die Erschließung des Plangebiets u. a. über die Lindenstraße, die im Norden auf die B 1 führt und über die Ritterstraße und die Alte Jakobstraße erreichbar ist. Die nördlich verlaufende Oranienstraße wird über die Alte Jakobstraße und die Alexandrinenstraße erreicht und verläuft in West-Ost-Richtung. Der Alexandrinenstraße nach Süden folgend, wird die Gitschiner Straße erreicht, die im Osten Richtung Friedrichshain und im Westen nach Schöneberg auf die B 96 führt (Abbildung 7). In der Alexandrinenstraße ist die Einrichtung einer Fahrradstraße mit zusätzlichen Einbahnstraßen- und „Anlieger frei“-Regelungen für den Kfz-Verkehr geplant (siehe Kapitel 5.1, Seite 38). Dadurch wird die Kfz-Erschließung des Plangebietes über die Alexandrinenstraße zukünftig nicht mehr möglich sein.

Abbildung 7: Weiteres öffentliches Straßennetz



Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, Ausschnitt und eigene Darstellung der Lage des Plangebietes, des Straßennetzes sowie Beschriftung, Zugriff: 07.02.2024.

Gewobag

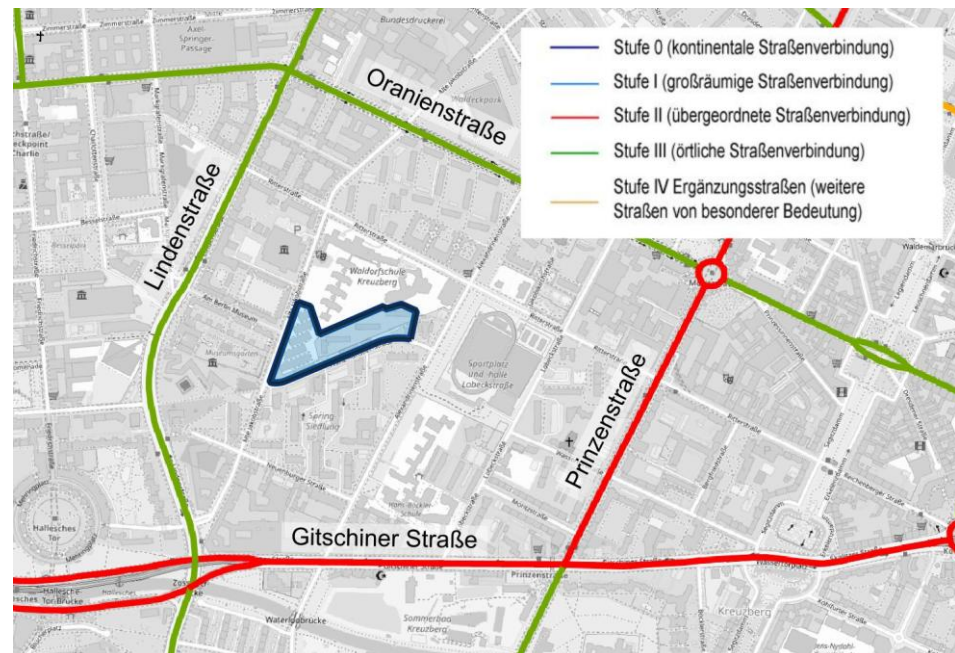
VU zum B-Plan
VI-125b

Überarbeiteter Abschlussbericht

17.04.2025

Die Straßen in unmittelbarer Umgebung des Plangebietes gehören nicht zum übergeordneten Straßennetz der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt¹ (Abbildung 8). Die Prinzenstraße und Gitschiner Straße östlich und südlich des Planungsgebiets sind übergeordnete Straßenverbindungen (Stufe II). Die nächstgelegenen örtlichen Straßenverbindungen (Stufe III) sind die Lindenstraße im Westen und die Oranienstraße im Norden. Die Planung sieht eine Herabstufung der Prinzenstraße von einer übergeordneten zu einer örtlichen Straßenverbindung (Stufe III) vor (Abbildung 9).

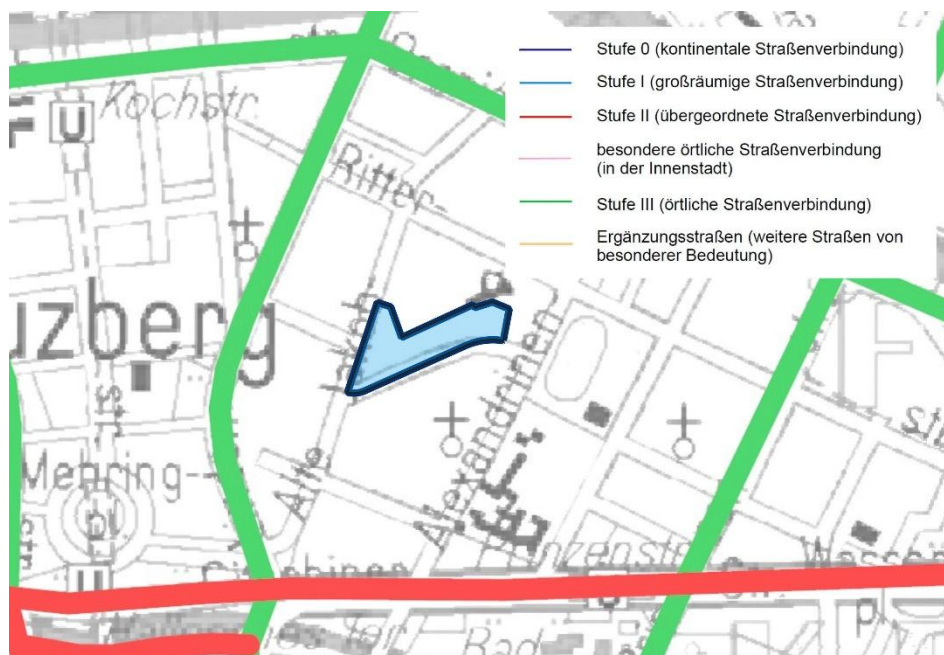
Abbildung 8: Übergeordnetes Straßennetz (Bestand)



Quelle: Geoportal Berlin (<https://gdi.berlin.de>) / Übergeordnetes Straßennetz Bestand, letzte Änderung: 01.05.2024; Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, Ausschnitt und eigene Darstellung der Lage des Plangebietes sowie Beschriftung, Zugriff: 06.02.2025.

¹ Geoportal Berlin (<https://gdi.berlin.de>) / Übergeordnetes Straßennetz Bestand, Abruf: Februar 2025.

Abbildung 9: Übergeordnetes Straßennetz (Planung 2030)



Quelle: Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr, Karte: Übergeordnetes Straßennetz, Planung 2030, Stand: Januar 2023, Ausschnitt und eigene Darstellung des Plangebietes.

Gewobag
VU zum B-Plan
VI-125b

Überarbeiteter
Abschlussbericht

29.06.2026

Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Die das Plangebiet umgebenden Straßen gehören zu einer Tempo 30-Zone. In der Straße Am Berlin Museum zwischen Lindenstraße und dem Plangebiet ist ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet.

Knotenpunkte

Die dem Plangebiet nächsten Knotenpunkte sind:

- Alte Jakobstraße / Franz-Künstler-Straße,
- Alexandrinenstraße / Franz-Künstler-Straße,
- Alte Jakobstraße / Ritterstraße,
- Ritterstraße / Alexandrinenstraße,
- Alexandrinenstraße / Neuenburger Straße und
- Neuenburger Straße / Alte Jakobstraße.

Nur der Knotenpunkt Ritterstraße / Alexandrinenstraße wird durch eine Lichtsignalanlage geregelt. An den übrigen Knotenpunkten sind die Zufahrten gleichberechtigt, es gilt im Bestand rechts vor links.

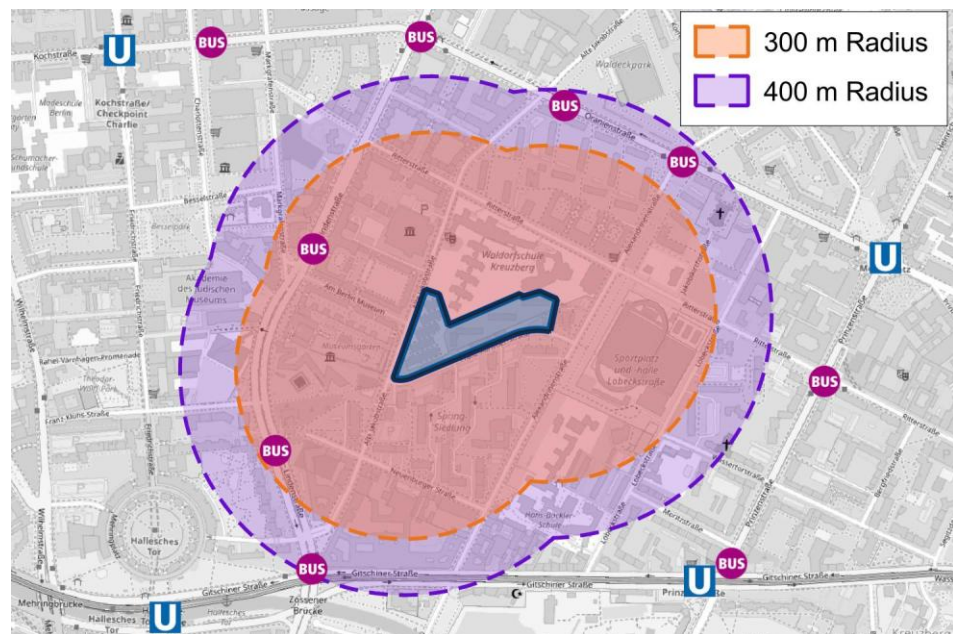
2.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Laut Berliner Nahverkehrsplan 2019-2023 (NVP)² liegen die Erschließungsstandards für alle Verkehrsmittel im Tagesverkehr zwischen 300 und 500 m und mindestens bei einem 20-Minuten-Grundtakt³. Zusätzlich zu dem Grundtakt gibt es je nach Verkehrsmittel und Verkehrszeit einen Mindesttakt, der bei 10 Minuten liegt. Gemäß Umweltatlas der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt handelt es sich im Umfeld des Plangebietes um eine hohe Nutzungsdichte. Folglich gelten die Ziel- und Toleranzwerte in Höhe von 300 bzw. 400 m für eine hohe Nutzungsdichte. Abbildung 10 zeigt die ÖPNV-Haltestellen im näheren Umfeld.

In einem Radius von 300 m liegen demnach die Haltestellen Jüdisches Museum (248, N42) und Franz-Klühs-Str. (248, N42).

In einem Radius von 400 m liegen die Haltestellen Zossener Brücke (248, M41, N42), Alexandrinenstr. (M29) und Waldeckpark (M29).

Abbildung 10: Räumliche Erschließung des Plangebiets mit dem ÖPNV (Radius von 300 m und 400 m um das Plangebiet)



Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, Ausschnitt und eigene Darstellung der Radien, der ÖPNV-Haltestellen und des Plangebietes, Zugriff am 07.02.2024.

² Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023, Stand: 25. Februar 2019.

³ 300 m bzw. 400 m ist der Zielwert für eine hohe bzw. niedrige Nutzungsdichte und 500 m bzw. 500 m der Toleranzwert für eine hohe bzw. niedrige Nutzungsdichte. Eine niedrige Nutzungsdichte gilt bei einer Einwohnerzahl (EW) von ≤ 7.000 EW je km², NVP, S. 120.

Das vom Plangebiet am nächsten erreichbare ÖPNV-Verkehrsmittel ist demnach der Bus mit den folgenden Takten:

- Buslinie 248 ((U Breitenbachplatz ◀▶) S Südkreuz ◀▶ S+U Alexanderplatz),
- Buslinie N42 (S Südkreuz ◀▶ S+U Alexanderplatz),
- Buslinie M41 (Sonnenallee/Baumschulenstr. ◀▶ S + U Hauptbahnhof oder Tiergarten, Philharmonie),
- Buslinie M29 (Grunewald, Roseneck ◀▶ U Hermannplatz).

Gewobag
**VU zum B-Plan
VI-125b**

**Überarbeiteter
Abschlussbericht**

29.06.2026

Tabelle 1: Bedienhäufigkeit des ÖPNV

ÖPNV-System	Linie	Montag bis Freitag		Wochenende / Feiertag	
		Takt tags [min]	Takt nachts [min]	Takt tags [min]	Takt nachts [min]
Bus	248	10 - 20	–	10 - 20	–
	M41	4 - 10	10 - 30	5 - 20	10 - 30
	M29	5 - 10	20 - 30	10 - 20	20 - 30
	N42	–	30	–	30

Quelle: BVG-Linienverläufe, <https://www.bvg.de/de/Fahrinfo>, Zugriff am 08.02.2024.

Die ÖPNV-Erschließung des Plangebietes entspricht den Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsstandards des Nahverkehrsplans und ist als gut zu bewerten. Der Attraktivitätsstandard, der vorgibt, dass in dem entsprechenden Einzugsbereich ein 10-Minuten-ÖPNV-Angebot werktags erreicht werden sollte, wird aufgrund des 4- bis 20-Minuten-Taktes der Busse tagsüber und nachts erreicht. Tabelle 2 zeigt ausgehend vom Plangebiet diverse Verbindungsstandards gemäß NVP auf. Sie werden alle erfüllt.

Tabelle 2: Verbindungsstandards für Zentren mit der Erfüllung für das Plangebiet⁴

Zentrum	Max. Zeit Anfahrt	Max. Zahl Umstiege	Erfüllung für das Plangebiet
<u>Zentrumsbereich</u>	60 Min.	2	City West: Umsteigefrei, 22-26 Minuten
City West mit Zoo / Kurfürstendamm			Mitte (Potsdamer Platz): Umsteigefrei, 14-17 Minuten
Mitte mit Potsdamer Platz und Alexanderplatz			Mitte (Alexanderplatz): Umsteigefrei, 15-18 Minuten

⁴ Übernommen und ergänzt aus Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt: Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023, Stand: 25. Februar 2019, S. 122 und Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Stadtentwicklungsplan Zentren 2030, Stand: 12. März 2019, S. 44.

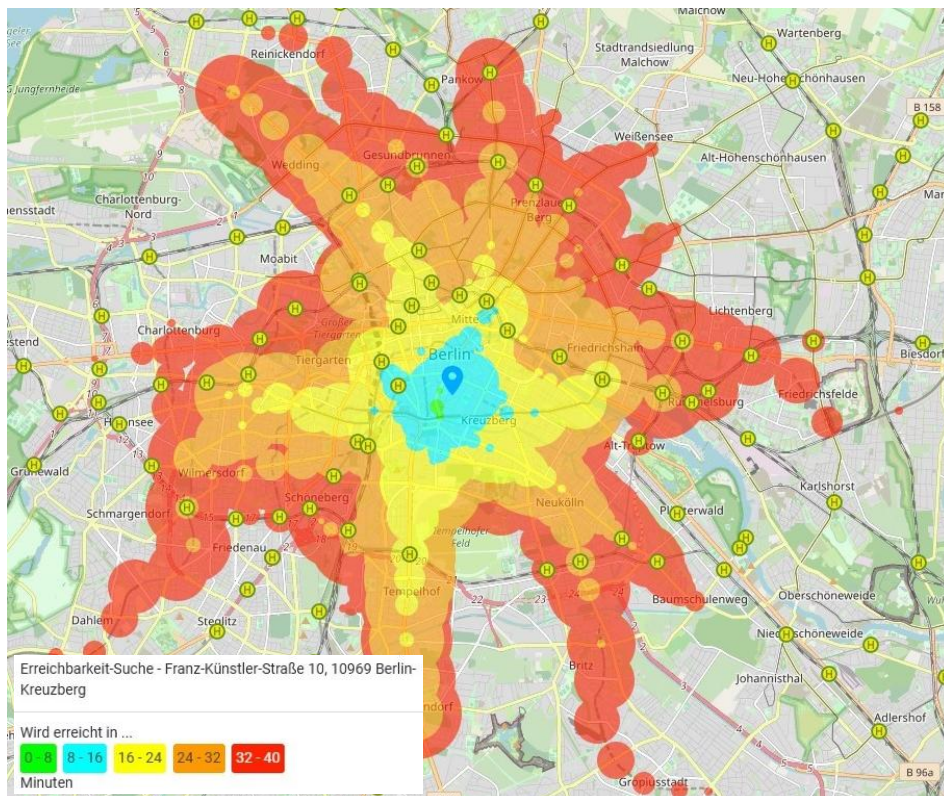
Gewobag
VU zum B-Plan
VI-125b
Überarbeiteter
Abschlussbericht
 17.04.2025

Zentrum	Max. Zeit Anfahrt	Max. Zahl Umstiege	Erfüllung für das Plangebiet
<u>Hauptzentrum</u>	40 Min.	1	Hermannplatz: Umsteigefrei, 17 Minuten Frankfurter Allee: 1 Umstieg, 29 Minuten
<u>Stadtteilzentrum</u>	30 Min.	1	Mehringdamm / Bergmanstraße: 1 Umstieg, 14 Minuten <i>oder</i> Umsteigefrei, 16-19 Minuten Kottbusser Tor: Umsteigefrei, 12 Minuten <i>oder</i> 1 Umstieg, 13 Minuten
<u>Ortsteilzentrum</u>	30 Min.	0	Residenzstraße / Markstraße: Umsteigefrei, 13 Minuten <i>oder</i> 1 Umstieg, 14 Minuten (kürzerer Weg zur Haltestelle)

Die Fahrtzeitberechnung erfolgte jeweils Tür-zu-Tür ab Franz-Künstler-Straße 10, zu einer repräsentativen Adresse im jeweiligen Zentrum.

Gemäß SrV 2018 beträgt die durchschnittliche Reisezeit der Berliner Bevölkerung mit dem ÖPNV ca. 40 Minuten. Abbildung 11 zeigt die Erreichbarkeit innerhalb von 40 Minuten mit dem ÖPNV, Ausgangspunkt ist Franz-Künstler-Straße Hausnummer 10. Vom Plangebiet aus können innerhalb der durchschnittlichen Reisezeit weite Teile von Kreuzberg und Mitte sowie das zentrale Berlin gut erreicht werden. Zudem besteht Richtung Tegel, Mariendorf und Rudow eine gute Verbindung.

Abbildung 11: Erreichbarkeitsanalyse ausgehend von der Franz-Künstler-Straße 10



Quelle: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, VBB-Erreichbarkeitssuche, Zugriff: 07.02.2025.

Der Nahverkehrsplan Berlin listet als Verbesserung, von der das Gebiet mittelfristig profitieren soll, unter anderem den generellen 10-Minuten-Takt auf. Das betrifft Montag bis Freitag mindestens 13 Stunden zwischen 6:00 und 20:00 Uhr sowie Samstag mindestens 8 Stunden zwischen 9:00 und 20:00 Uhr.

Auch auf der U-Bahn-Linie U8, die dem Planungsraum räumlich am nächsten ist, soll eine Taktverdichtung zur Hauptverkehrszeit stattfinden. Der bestehende 5-Minuten-Takt soll auf einen 3,3-Minuten-Takt verkürzt werden.

2.3.3 Radverkehr

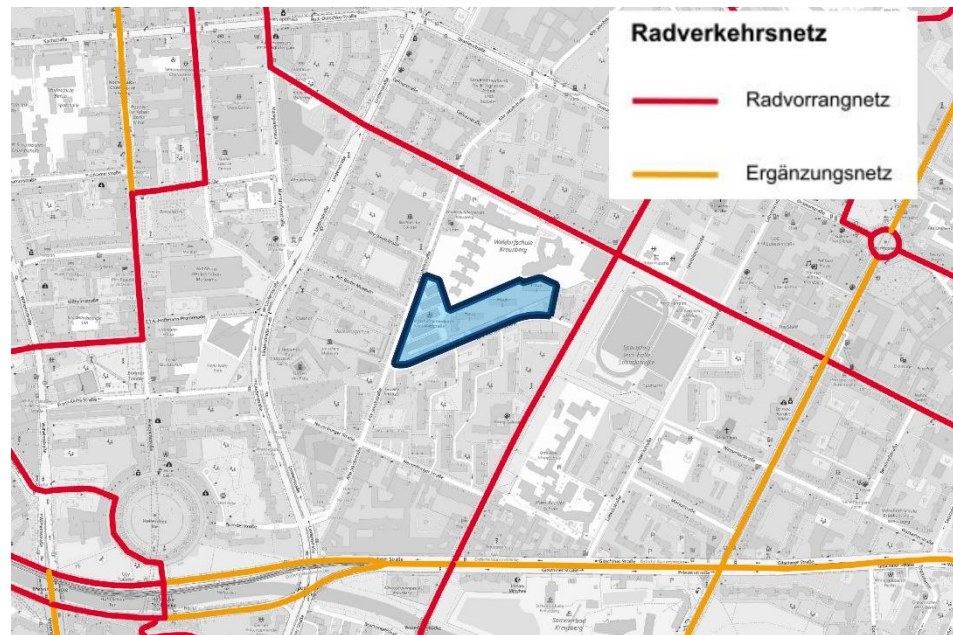
Im Umfeld des Plangebietes gibt es nur wenige Radverkehrsanlagen. Dies liegt mutmaßlich an der bestehenden Tempo 30-Zone, in der der Radverkehr hinreichend sicher gemeinsam mit den Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann. In der Oranienstraße und Prinzenstraße gibt es beidseitig Radwege im Seitenraum. Die Lindenstraße verfügt beidseitig über Schutzstreifen. Beidseitig der Gitschiner Straße existiert ein geschützter Radfahrstreifen. Abbildung 12 zeigt das geplante Radverkehrsnetz. Demnach gehören die Ritterstraße und die Alexandrinenstraße zum Radvorrangnetz, die Gitschiner Straße zum Ergänzungsnetz.

Gewobag
**VU zum B-Plan
 VI-125b**

**Überarbeiteter
 Abschlussbericht**

29.06.2026

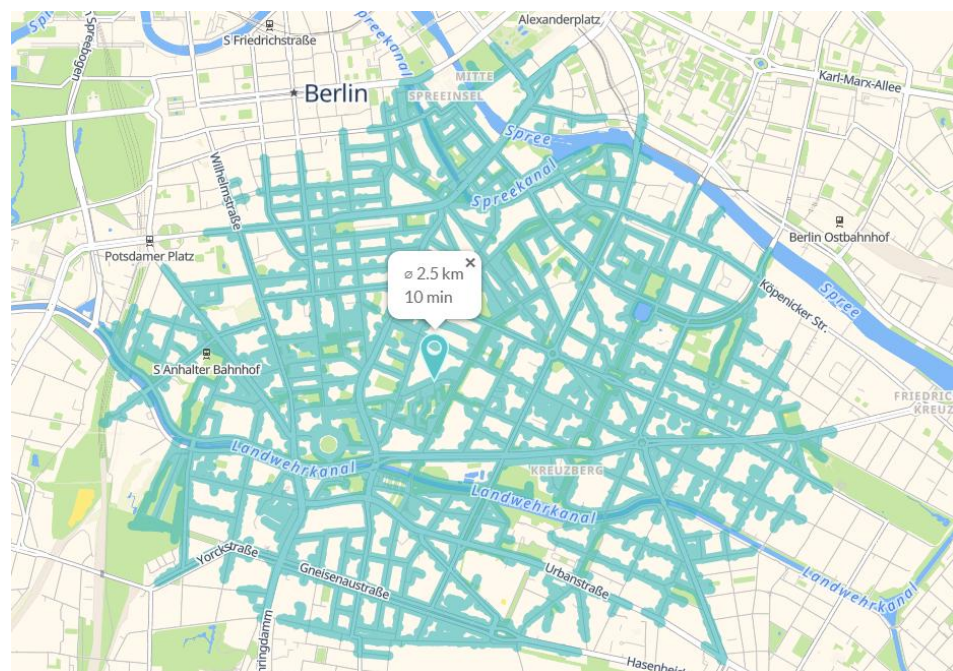
Abbildung 12: Geplantes Radverkehrsnetz im Umfeld des Plangebiets



Quelle: Geoportal Berlin (<https://gdi.berlin.de>) / Radverkehrsnetz, letzte Änderung: 22.05.2024; Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, Ausschnitt und eigene Darstellung der Lage des Plangebietes, Zugriff: 06.02.2025.

Abbildung 13 zeigt die theoretische Erreichbarkeit von Zielen für Radfahrende in zehn Minuten. Als Ausgangspunkt wurde die Franz-Künstler-Straße gewählt. Vom Ausgangspunkt aus lassen sich binnen zehn Minuten mit dem Rad etwa 2,9 km zurücklegen.

Abbildung 13: Theoretische Erreichbarkeit binnen 10 Minuten ausgehend von der Franz-Künstler-Straße



Quelle: bike citizens (https://map.bikecitizens.net/de-berlin#!/1/1/52.50214,13.40066/*,10), Zugriff am 07.02.2025.

2.3.4 Fußverkehr

An den das Plangebiet umgebenden Straßen sind mit Ausnahme der Franz-Künstler-Straße beidseitig Gehwege vorhanden. In der Franz-Künstler-Straße gibt es nur südlich einen durchgehenden Gehweg. Er ist inklusive Baumscheiben ca. 4,5 Meter breit (Abbildung 14). An der Nordseite ist lediglich westlich der Alexandrinenstraße ein kurzer Gehweg angelegt. Der Gehweg zu beiden Seiten der Alten Jakobstraße ist etwa 3,8 Meter breit (Abbildung 15).

Abbildung 14: Südlicher Gehweg Franz-Künstler-Straße, Höhe Alte Jakobstraße, Blickrichtung Osten



Quelle: Ramboll (ehemals LK Argus), September 2022

Abbildung 15: Östlicher Gehweg Alte Jakobstraße, Blickrichtung Norden



Quelle: Ramboll (ehemals LK Argus), September 2022

Für den Fußverkehr gibt es folgende Querungshilfen:

- Eine Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Ritterstraße / Alexandrinenstraße (Abbildung 16),
- eine Mittelinsel und bauliche Gehwegvorstreckungen in der Ritterstraße auf Höhe der Waldorfschule (Abbildung 17) und
- drei markierte Gehwegvorstreckungen in der Alexandrinenstraße auf Höhe Neuenburger Straße und zwei auf Höhe der Otto-Wels-Grundschule.

Abbildung 16: Lichtsignalisierte Querungsstelle Ritterstraße / Alexandrinenstraße, Blickrichtung Osten



Quelle: Ramboll (ehemals LK Argus), September 2022

Abbildung 17: Querungshilfe Ritterstraße, Blickrichtung Norden



Quelle: Ramboll (ehemals LK Argus), September 2022

2.3.5 Ruhender Kfz-Verkehr

Die Abwicklung des ruhenden Kfz-Verkehrs im Plangebiet und direkten Umfeld erfolgt auf privaten Stellplatzanlagen und im öffentlichen Straßenraum. In allen das Plangebiet umschließenden Straßen darf auf der Fahrbahn längs geparkt werden. Einschränkungen gibt es nur an kurzen Abschnitten:

- In der Ritterstraße bei dem Eingang der Waldorfschule besteht wochentags ein absolutes Haltverbot von 7:00 Uhr bis 8:30 Uhr und von 12:00 Uhr bis 13:00 Uhr.
- In der Alexandrinenstraße bei der Otto-Wels-Grundschule besteht wochentags ein absolutes Haltverbot von 7:00 Uhr bis 16:00 Uhr.

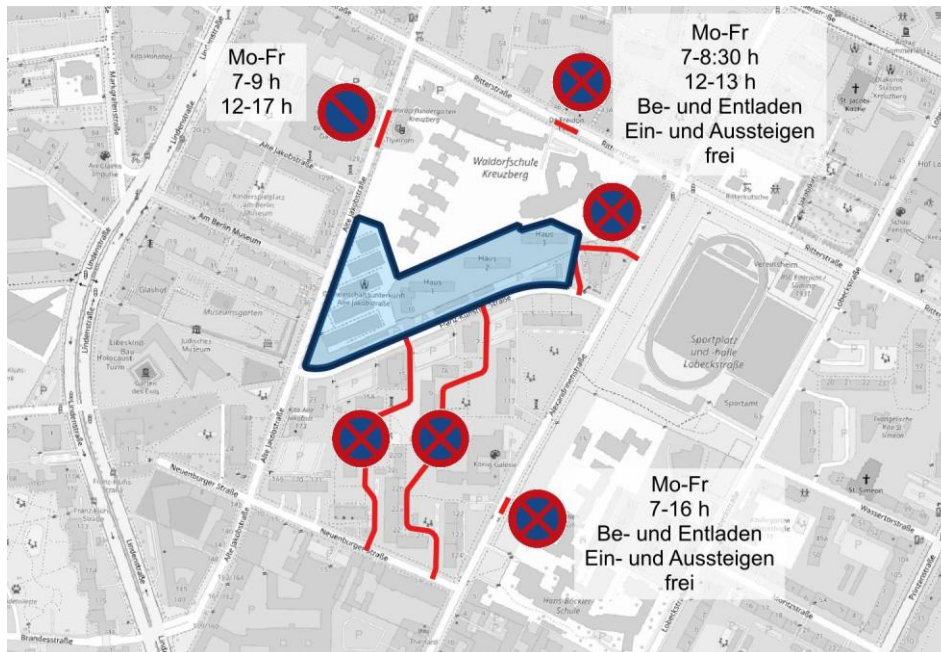
- Ein eingeschränktes Haltverbot gilt außerdem auf Höhe des Waldorf-Kinder Gartens Kreuzberg von Montag bis Freitag, 7:00 bis 9:00 Uhr und 12:00 bis 17:00 Uhr.
- Außerdem herrscht in der privaten Straße um das Gebäude in der Franz-Künstler-Straße 2 sowie in den Einbahnstraßen im Wohngebiet zwischen Franz-Künstler-Straße und Neuenburger Straße ein absolutes Haltverbot.

Gewobag
**VU zum B-Plan
 VI-125b**

**Überarbeiteter
 Abschlussbericht**

29.06.2026

Abbildung 18: Haltverbote im Untersuchungsgebiet



Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, Ausschnitt und eigene Darstellung der Lage des Plangebietes und der Haltverbote, Zugriff: 07.02.2025.

Für Aussagen zur Auslastung der Bauvorhaben umgebenden Stellplätze im öffentlichen Straßenland liegen Erkenntnisse einer Parkraumuntersuchung aus dem Jahr 2020 vor.⁵ Demnach liegt im Bauvorhabenumfeld und in den für die Bewohnenden relevanten Nachtstunden keine Vollausslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenland vor. Hier waren im Erhebungszeitraum Jahr 2020 folglich freie Kapazitäten vorliegend. Ähnlich verhält es sich mit den Stellplätzen auf Bauvorhaben umliegenden privaten Flächen. Auch hier waren im Erhebungszeitraum Jahr 2020 insbesondere im Zuge der Alten Jakobstraße freie Kapazitäten vorhanden. Das Bauvorhaben liegt mittlerweile in einer Parkraumbewirtschaftungszone. Zum Stand der v.g. Parkraumerhebungen im Jahr 2020 war die Parkraumbewirtschaftung in diesem Gebiet noch nicht umgesetzt. Folglich dürfte sich die Situation mit aktuell gültiger Parkraumbewirtschaftung aufgrund geringerer um die Stellplätze im Straßenraum konkurrierender Fahrzeuge weiter entspannt bzw. die Situation aus dem Jahr

⁵ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Abteilung Bauen, Planen und Facility Management (Auftraggeberin) und LK Argus GmbH (jetzt Ramboll; Auftragnehmerin): Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung im Ortsteil Kreuzberg, Bericht vom 13.07.2020.

Gewobag

VU zum B-Plan

VI-125b

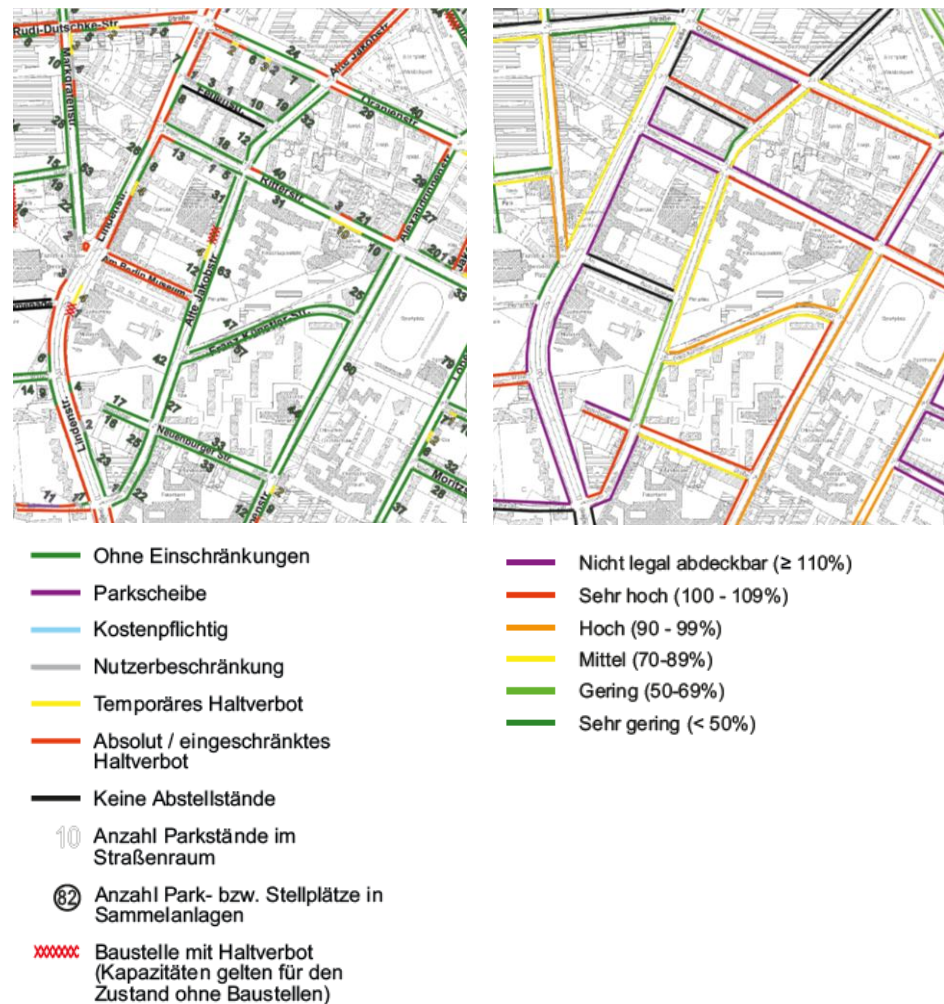
Überarbeiteter

Abschlussbericht

17.04.2025

2020 dürfte sich nicht erwartbar verschlechtert haben. Eine stichprobenhafte Erhebung der verfügbaren Stellplätze im öffentlichen Raum am Montag, den 22.06.2026 nach 23 Uhr bestätigt dies. Der stichprobenhaften Erhebung zufolge waren 93 Stellplätze im Umfeld des Bauvorhabens frei verfügbar.⁶ Dies entspricht einer Auslastung von rund 89 %, was im Grunde den Ergebnissen aus der Parkraumerhebung 2020 entspricht. Für die privaten Stellplatzanlagen im Umfeld konnte aufgrund fehlender Zugänglichkeit keine stichprobenhafte Nacherhebung erfolgen. Es ist jedoch zu erwarten, dass auch hier eine Bestätigung der 2020'er Ergebnisse vorliegt.

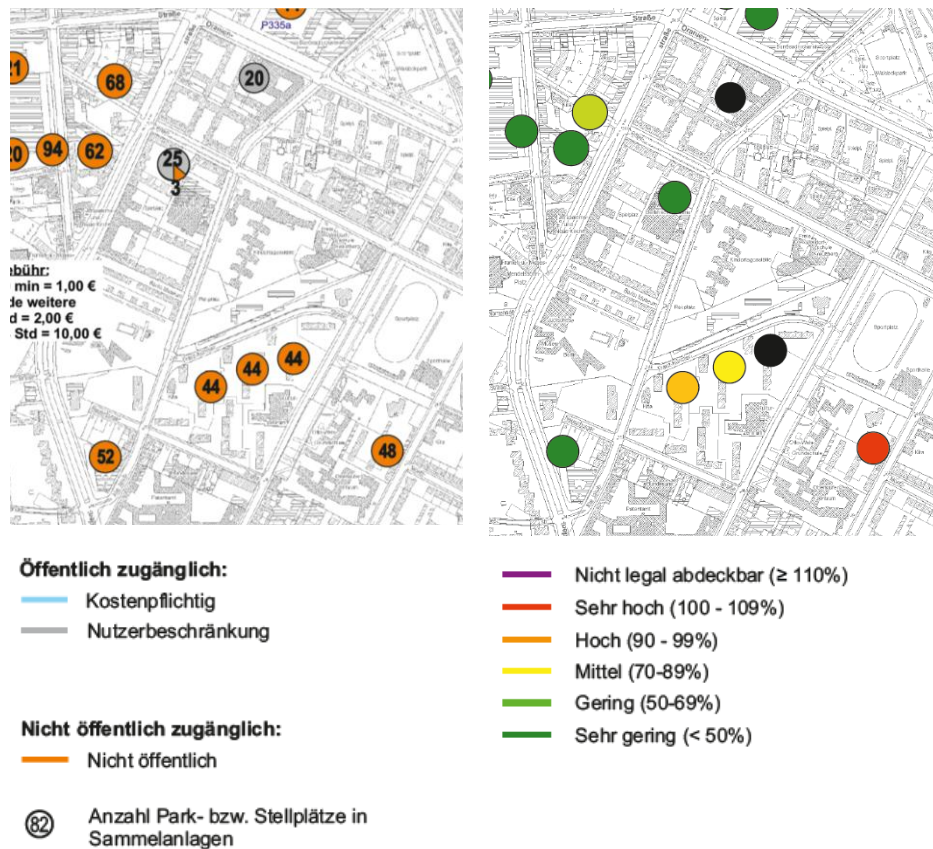
Abbildung 19: öffentlicher Raum: Parkraumangebot (links) und Parkraumbelegungsgrad werktags 3 Uhr (rechts) im Jahr 2020



Quelle: Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Abteilung Bauen, Planen und Facility Management (Auftraggeberin) und LK Argus GmbH (jetzt Ramboll; Auftragnehmerin): Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung im Ortsteil Kreuzberg, Bericht vom 13.07.2020.

⁶ Alte Jakobstraße (Abschnitt Oranienstraße bis Lindenstraße): 27 freie Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, Franz Künstler Straße: 22 freie Stellplätze, Ritterstraße (Abschnitt Lindenstraße bis Alexandrinenstraße): 7 freie Stellplätze, Neuenburger Straße: 13 freie Stellplätze, Alexandrinenstraße (Abschnitt Neuenburger Straße bis Oranienstraße): 24 freie Stellplätze.

Abbildung 20: private Flächen: Parkraumangebot (links) und Parkraumbelegungsgrad werktags 3 Uhr (rechts) im Jahr 2020



Quelle: Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Abteilung Bauen, Planen und Facility Management (Auftraggeberin) und LK Argus GmbH (jetzt Ramboll; Auftragnehmerin): Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung im Ortsteil Kreuzberg, Bericht vom 13.07.2020.

Auf dem Plangebiet befinden sich im Bestand Garagenhöfe mit insgesamt etwa 50 Kfz-Stellplätzen. Es ist davon auszugehen, dass die Garagen auch als Abstellraum genutzt werden und daher mit einer geringeren Kfz-Auslastung zu rechnen ist. Auf den Privatflächen zwischen den Garagenhöfen werden trotz privat ausgewiesenem Parkverbot regelmäßig Kfz abgestellt. Für die Nutzenden der Garagenhöfe, die infolge der Neubebauung mit der Kündigung des Mietvertrages noch einen Pkw besitzen werden, besteht grundsätzlich die Möglichkeit, einen Stellplatz in privaten Garagen und Parkierungseinrichtungen in fußläufiger Entfernung vom Untersuchungsgebiet zu mieten oder aber einen Stellplatz in der vorgesehenen Stellplatzanlage des Bauvorhabens zu finden.

In der Franz-Künstler-Straße befinden sich an beiden Straßenseiten insgesamt ca. 105 Kfz-Stellplätze, die laut städtebaulichem Konzept (Stand Oktober 2023) auch nach der Bebauung des Plangebiets erhalten bleiben. Eine

Gewobag
**VU zum B-Plan
 VI-125b**

**Überarbeiteter
 Abschlussbericht**

29.06.2026

Umgestaltung der Franz-Künstler-Straße wird voraussichtlich nicht mit dem Wohnungsbau realisiert⁷.

2.3.6 Sharing-Angebote im Umfeld

Mit Sharing-Angeboten stehen den Nutzern alternative und flexible Mobilitätsangebote zu ihrer üblichen Mobilität zur Verfügung. Durch Carsharing kann beispielsweise auf ein eigenes Auto verzichtet werden. Mit Rollern oder Fahrrädern können die erste oder letzte Etappe eines Weges oder auch ganze Weg zügig zurückgelegt werden.

Das Plangebiet liegt innerhalb des S-Bahnring, womit das Carsharing-Angebot breit aufgestellt ist. Das Plangebiet liegt im Geschäftsbereich aller Carsharing-Anbieter, die ihre Autos ohne feste Stationen anbieten (free floating System). Die stationsgebundenen Anbieter Flinkster, Cambio und Stadtmobil haben im Umkreis von 400 m keine Stationen.

Das Plangebiet liegt auch im Geschäftsbereich aller Anbieter von Leih-Rollern und Fahrrädern.

2.3.7 Kfz-Verkehrsmengen

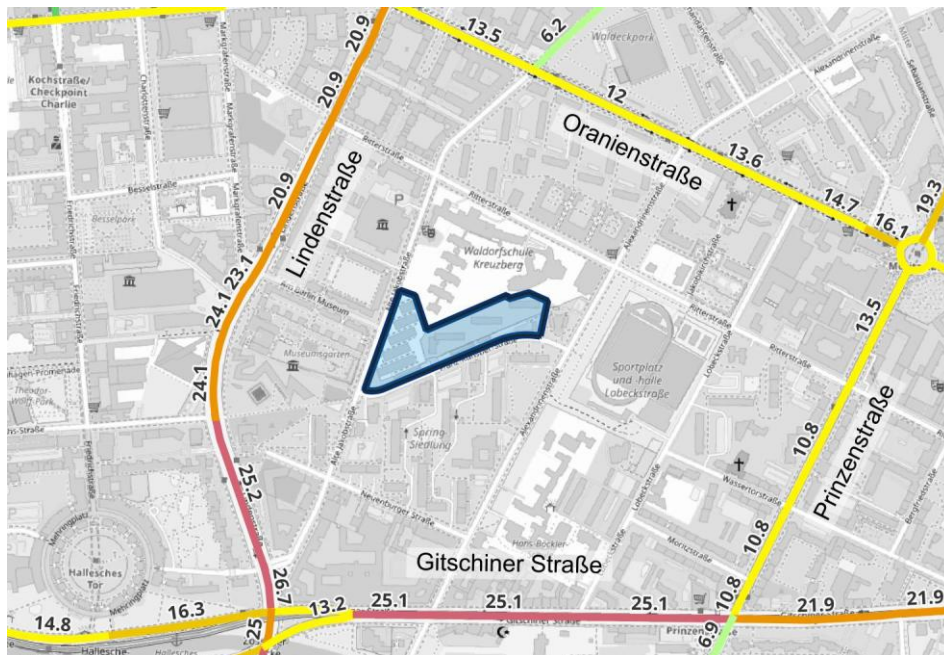
Die Straßenverkehrszählung Berlin 2023⁸ zeigt folgende durchschnittliche werktägliche Kfz-Verkehrsstärke (DTV_w) im Untersuchungsgebiet (Abbildung 21 und Abbildung 22):

- Oranienstraße zwischen Lindenstraße und Moritzplatz: DTV_w ca. 12.000 bis ca. 16.100 Kfz/24 h, davon etwa 260 bis 390 Lkw,
- Prinzenstraße zwischen Moritzplatz und Gitschiner Straße: DTV_w ca. 10.800 bis ca. 13.500 Kfz/24 h, davon etwa 380 bis 510 Lkw,
- Gitschiner Straße zwischen Prinzenstraße und Lindenstraße: DTV_w ca. 25.100 Kfz/24 h, davon etwa 700 bis 1.000 Lkw und
- Lindenstraße zwischen Oranienstraße und Gitschiner Straße: DTV_w ca. 20.900 bis ca. 26.700 Kfz/24 h, davon etwa 720 bis 750 Lkw.

⁷ 4. Steuerungsgruppe 1 – Bebauungsplan und städtebaulicher Vertrag zur B-Plan VI-125b „Alte Jakobstraße / Franz-Künstler-Straße“, 31.05.2024: Geplante Umsetzung der Umgestaltung der Franz-Künstler-Straße nach dem Wohnungsbau, Zeitpunkt der Umsetzung der Umgestaltung steht noch nicht fest.

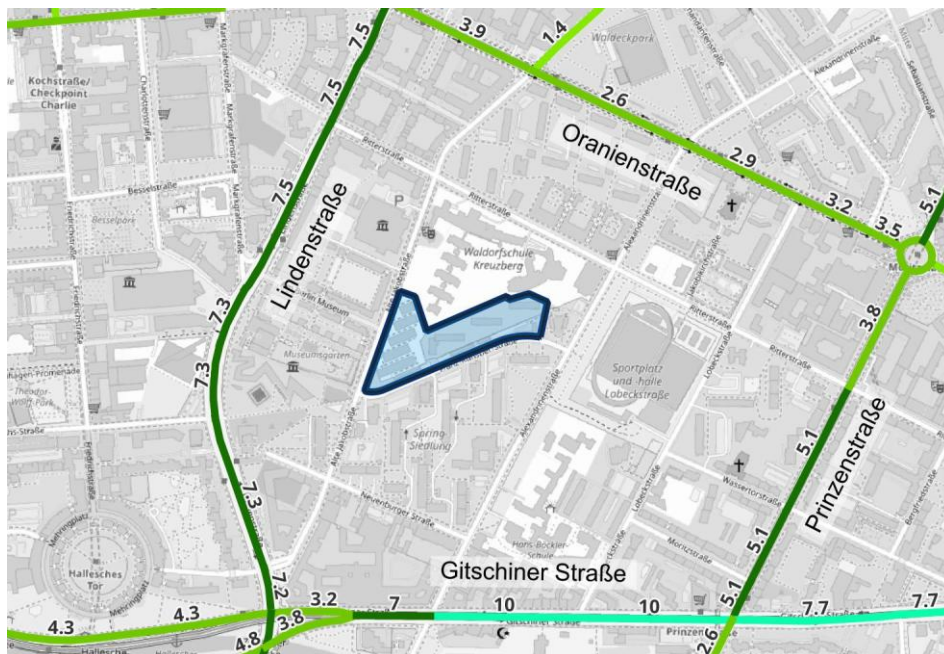
⁸ Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Abt. VI Verkehrsmanagement – VI C: Verkehrsstärkenkarte DTV_w Kfz / Lkw 2023, Karte im Geoportal Berlin (<https://gdi.berlin.de>) / Verkehrsmengen DTV_w 2023, letzte Änderung: 06.12.2024.

Abbildung 21: Kfz-Verkehrsmengen in 2023



Quelle: Geoportal Berlin (<https://gdi.berlin.de>) / Verkehrsmengen DTV_w 2023, letzte Änderung: 06.12.2024, Kfz in 1.000 [24 Std., werktags]; Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende und eigene Darstellung sowie Beschriftung, Zugriff: 07.02.2025.

Abbildung 22: Lkw-Verkehrsmengen in 2023



Quelle: Geoportal Berlin (<https://gdi.berlin.de>) / Verkehrsmengen DTV_w 2023, letzte Änderung: 06.12.2024, Lkw in 100 [24 Std., werktags]; Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende und eigene Darstellung sowie Beschriftung, Zugriff: 07.02.2025.

Gewobag
VU zum B-Plan
VI-125b

Überarbeiteter
Abschlussbericht

29.06.2026

Gewobag

VU zum B-Plan

VI-125b

Überarbeiteter

Abschlussbericht

17.04.2025

Im Vergleich zur Straßenverkehrszählung Berlin 2019⁹ hat sich die Verkehrsstärke im Kfz-Verkehr in den oben genannten Straßenabschnitten um bis zu ca. 12 % (Kfz/24 h) verringert. Vergleicht man jedoch nur die Lkw-Verkehrsstärke, so ist diese von 2019 bis 2023 in der Gitschiner Straße und in der Lindenstraße um bis zu 14 % gestiegen. Hintergrund dessen sind insbesondere die rückläufigen Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr allgemein.

Ergänzend zu den Bestandsdaten der Kfz-Verkehrsmengen wurden bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung auch die Angaben der aktuell gültigen Verkehrsprognose für das Jahr 2035 des Landes Berlin angefragt. Nach Aussage der Verkehrsverwaltung weist die Verkehrsprognose 2035 des Landes Berlin für die o.g. Straßenabschnitte im Umfeld des Bauvorhabens keine signifikanten Steigerungen ggü. den Verkehrsmengenkarten 2019/2023 aus. Die maßgebende Verkehrsbelegung (höhere Zahlenwerte im Vergleich Bestandsdaten zu Prognose 2035) im übergeordneten Straßennetz ergibt sich damit aus den Bestandsdaten. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung empfiehlt die Verwendung ebendieser Bestandswerte aus der Verkehrsmengenkarte 2023.¹⁰

Für die untergeordneten Straßen Alte Jakobstraße, Franz-Künstler-Straße, Ritterstraße, Alexandrinenstraße und Neuenburger Straße liegen keine Zähl-daten aus der Verkehrsmengenkarte und auch keine Prognosedaten bei der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung vor. Zu den für die Verkehrser-schließung des Bauvorhabens B-Plan VI-125b Alte Jakobstraße relevanten Straßen und Knotenpunkten wurde daher eine ergänzende Verkehrserhebung durchgeführt. Das Ergebnis fügt das folgende Unterkapitel zusammen.

Ergänzende Verkehrserhebung

Für die Knotenpunkte Ritterstraße / Alte Jakobstraße, Alte Jakobstraße / Franz-Künstler-Straße und Lindenstraße / Alte Jakobstraße / Brandesstraße wurden am 12.02.2025 aktuelle Verkehrserhebungen durchgeführt, um die Datengrundlage für den Untersuchungsraum zu aktualisieren und Bestands-daten für die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen zu ermitteln (Abbildung 23).

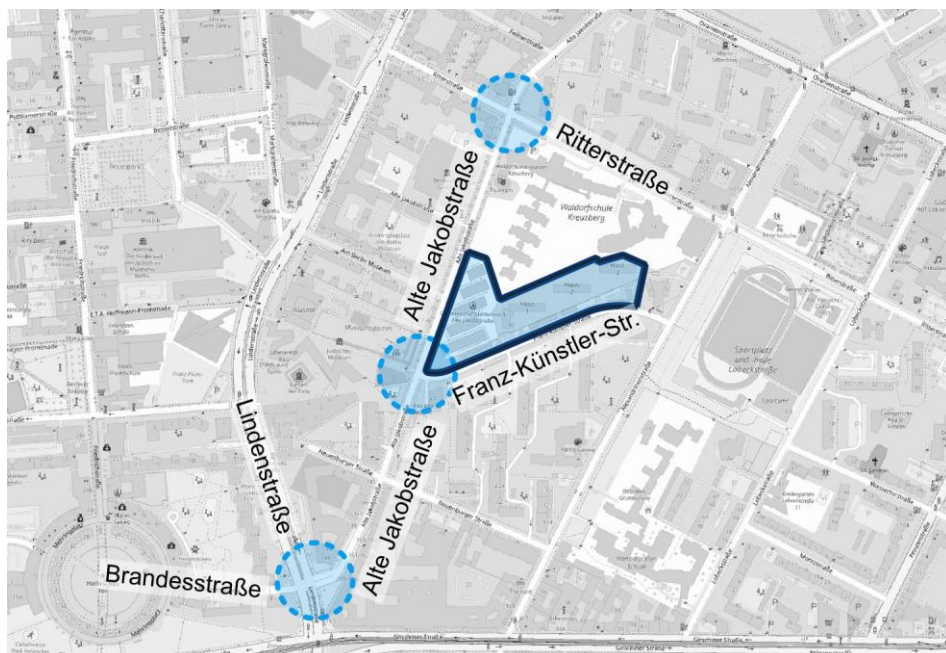
Die Zählergebnisse der 24h-Zählung am Knotenpunkt Alte Jakobstraße / Franz-Künstler-Straße sowie die Zählergebnisse für die Spitzenstunden aller drei Knotenpunkte sind in den Anlagen 1 bis 3 zu finden.

Tabelle 3 zeigt die Spitzenstunden der Verkehrszählungen und den entsprechen-denden Kfz-Verkehr. Die von der Senatsverwaltung bereitgestellten Wo-chenfaktoren in Höhe von 1,008 für Kfz bzw. 1,192 für Lkw ergeben die in der Tabelle 4 dargestellten DTV_w-Werte.

⁹ Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Abt. VI Ver-kehrsmanagement – VI C: Verkehrsstärkenkarte DTV_w Kfz / Lkw 2019, Karte im Geoportal Berlin (<https://gdi.berlin.de>) / Verkehrsmengen DTV_w 2019.

¹⁰ Anfrage der Verkehrsdaten zur Verkehrsprognose 2035 bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Abt. IV Mobilität – IV A per Mail am 8. Mai 2026. Antwort ebendieser per Mail am 26. Juni 2026.

Abbildung 23: Zählstandorte



Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, Ausschnitt und eigene Darstellung der Lage der Zählstandorte sowie Beschriftung, Zugriff: 07.03.2025.

Tabelle 3: Spitzenstunden und Kfz-Verkehr der Verkehrszählungen

Knotenpunkt	Frühspitze [Kfz/h]	Spätspitze [Kfz/h]
Ritterstraße / Alte Jakobstraße	8:00-9:00 Uhr ca. 610	15:00-16:00 Uhr ca. 595
Alte Jakobstraße / Franz-Künstler-Straße	9:00-10:00 Uhr ca. 440	14:00-15:00 Uhr ca. 500
Lindenstraße / Alte Jakobstraße / Brandesstraße	9:00-10:00 Uhr ca. 1.635	16:00-17:00 Uhr ca. 1.765

Tabelle 4: DTV_w-Werte der Verkehrszählung am Knotenpunkt Alte Jakobstraße / Franz-Künstler-Straße je Straßenabschnitt

Straßenabschnitt	DTV _w - Kfz [Kfz/24h]	DTV _w - Lkw [Lkw/24h]
Alte Jakobstraße nördlich der Franz-Künstler-Straße	ca. 5.730	ca. 165
Franz-Künstler-Straße	ca. 670	ca. 25
Alte Jakobstraße südlich der Franz-Künstler-Straße	ca. 5.900	ca. 160

Gewobag
VU zum B-Plan
VI-125b
Überarbeiteter
Abschlussbericht
29.06.2026

3 Verkehrsaufkommen

Zur Ermittlung der zukünftigen verkehrlichen Situation erfolgt in einem ersten Schritt die Berechnung des Verkehrsaufkommens der einzelnen Nutzungen. Berechnungsergebnis ist die Abschätzung des durch die neue Bebauung entstehenden zusätzlichen Kfz-Verkehrs. Damit wird eine Betrachtung vorgenommen, um sicherzustellen, dass die umliegenden Knotenpunkte in Bezug auf die Kfz-Leistungsfähigkeit ausreichend dimensioniert sind. Im Anschluss wird der Kfz-Verkehr auf das vorhandene Straßennetz im Umfeld des Bebauungsplangebietes zeitlich und räumlich umgelegt, was die Grundlage für die Bewertung der Leistungsfähigkeit der relevanten Knotenpunkte bildet.

3.1 Festlegung der Eingangsdaten

Die Abschätzung der durch die neuen Nutzungen zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrsaufkommen erfolgt getrennt für jede Teilnutzung im Gebiet u. a. mit dem Programm Ver_Bau¹¹. Das Programm berücksichtigt die aktuellen Erkenntnisse zur Verkehrserzeugung unterschiedlicher Nutzungen. Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens erfolgt daher in Anlehnung an dessen Methodik und Kennwerten sowie den teilweise zugehörigen Richt- und Erfahrungswerten gemäß:

- Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV, 2006[a]),
- Heft 53-1 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV, 2006) und
- des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2018) für Berlin der TU Dresden¹².

Aus den zur Verfügung gestellten Unterlagen¹³ liegen dabei die in Tabelle 5 zusammengefassten Daten der Flächennutzungen dieser Verkehrsuntersuchung zugrunde. Für die 1.200 m² Bruttogeschossfläche der noch nicht näher definierten Nutzung (*wahlweise*) *Kita, andere soziale Nutzung oder besondere Wohnform* wird die Fläche zur Vereinfachung der Verkehrsaufkommensermittlung als Kita betrachtet, um sicherzustellen, dass im Planungsprozess ein

¹¹ Dr. Ing. Bosserhoff: Programm Ver_Bau zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung; aktueller Stand.

¹² Die SrV-Erhebung für Berlin aus dem Jahr 2018 unterscheidet auch nach Bezirken. Wegen der Verortung des Plangebietes wird hauptsächlich auf die Kennwerte des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg zurückgegriffen. Seit Ende März 2025 liegen die aktualisierten Ergebnisse der SrV 2023 vor, die sowohl für die gesamte Stadt Berlin (- ca. 4 %) als auch für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg (- ca. 5 %) eine Reduzierung des MIV-Anteils nachweisen. Die Anwendung der Kennwerte aus der SrV 2018 gewährleistet, dass wir bei der Verkehrsaufkommensermittlung konservative Werte berücksichtigen und somit eine sichere Grundlage für die Untersuchung haben.

¹³ BP VI-125b - Aktueller Stand, Büro für Stadtplanung, -forschung und -erneuerung (PFE), E-Mails vom 07.12.2023 und 11.06.2024 (Bestätigung der Eingangswerte).

eventueller Bedarf an Kita-Plätzen (doch) berücksichtigt wird und zugleich ein Worst-Case-Szenario einbezogen wird. Die Kita-Nutzung erzeugt überschlägig höhere Kfz-Verkehrsmengen als die beiden alternativen Nutzungen.

Gewobag
**VU zum B-Plan
VI-125b**

**Überarbeiteter
Abschlussbericht**

29.06.2026

Tabelle 5: Geplante Nutzungen

Nutzung	Anzahl	Einheit
Wohnen	max. 500 ca. 49.700	Wohneinheiten m ² Bruttogeschossfläche
Einzelhandel	max. 999 ca. 1.500	m ² Verkaufsfläche m ² Bruttogeschossfläche
(wahlweise) Kita, soziale Nutzung oder besondere Wohnform vorgesehen angenommen: Kita	100 ca. 1.200	Kitaplätze m ² Bruttogeschossfläche
Gewerbe	ca. 2.000	m ² Bruttogeschossfläche
Soziale, gemeinwohlorientierte Einrichtungen	ca. 600	m ² Bruttogeschossfläche

3.2 Kennwerte für die Berechnung des Verkehrsaufkommens

Tabelle 6 bis Tabelle 10 zeigen die Kennwerte der Ermittlung des Verkehrsaufkommens für die Nutzungen Wohnen, Einzelhandel, Kita, Gewerbe und Soziale, gemeinwohlorientierte Einrichtungen. Die Kennwerte der SrV 2018 für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg (vgl. Fußnote 12 auf Seite 22), die sich aufgrund der Erhebungsmethodik auf die Wohnbevölkerung des Bezirks beziehen, werden annähernd für alle Nutzenden des Plangebietes verwendet. Diese Wahl wird insbesondere hinsichtlich der MIV-Anteile durch folgende Faktoren begründet:

- gute ÖPNV-Anbindung sowie innerstädtische Lage mit guter Erreichbarkeit des Plangebietes sowohl mit dem Fahrrad als auch zu Fuß,
- hohe Auslastung des umliegenden Parkraums sowie begrenzte Anzahl der geplanten Stellplätze innerhalb des Plangebietes.

Der letztgenannte Punkt verstärkt die Notwendigkeit der Nutzung von Alternativen zum Pkw, auch für mögliche Besucher, Kunden und Beschäftigte, die aus dem gesamten Berliner Stadtraum oder sogar dem erweiterten Umland (Brandenburg) an- bzw. abreisen.

Wohnen

Tabelle 6: Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (Wohnen)

Kategorie	Wert	Quelle
Einwohnende je Wohnung	2	Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung (SenStadtWohnen, 11/2018)
Anwesenheit Einwohnende ¹⁴	93,7 %	SrV 2018 (Berlin Friedrichshain-Kreuzberg)
Wege pro Tag Einwohnende	3,7	SrV 2018 (Berlin Friedrichshain-Kreuzberg)
Anteil Wege ohne Wohnungsbezug ¹⁵	23 %	SrV 2018 (Berlin Friedrichshain-Kreuzberg)
Modal Split Einwohnende MIV/Umweltverbund	14/86 %	SrV 2018 (Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, alle Wege)
Besetzungsgrad Pers./Pkw	1,3	SrV 2018 (Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, unabhängig vom Verkehrszweck)
Anteil der Besucherwege an allen Einwohnerwegen	5 %	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV)
Modal Split Besuchende MIV/Umweltverbund	11/89 %	SrV 2018 (Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Freizeit)
Besetzungsgrad der Besuchenden Pers./Pkw	1,75	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV), Mittelwert aus 1,5-2,0 Pers./Pkw für Besucherverkehr von Wohnnutzungen
Binnenverkehrsanteil ¹⁶	10 %	Annahme/Erfahrungswert
Fahrten im Wirtschaftsverkehr Lieferverkehr Fahrten/Einwohnende/Tag	0,05	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV), unterer Wert aufgrund von Verbund- / Kopplungseffekten (Müllabfuhr, Post etc. für alle Einwohnende)

¹⁴ In der Regel sind durch Urlaub, Dienstreisen, Krankheit, Fluktuation und Leerstand nicht alle theoretisch möglichen Einwohnenden während einer durchschnittlichen Woche am Wohnort. Dies wird durch einen Abminderungsfaktor berücksichtigt.

¹⁵ Nicht alle Wege der Einwohnenden gehen von der eigenen Wohnung aus. So werden z. B. auch Wegeketten wie Arbeit - Einkauf - Besuch durchgeführt, bei der der Einkaufsweg nicht in Bezug zur Wohnung steht und damit außerhalb des Wohngebietes liegt.

¹⁶ Ein geringer Teil der Wege findet nur im Plangebiet statt (Quelle und Ziel im Plangebiet). Hier sind Wegeketten Wohnung – Kita bzw. andere Nutzungen im Plangebiet – Wohnung berücksichtigt.

Großflächiger Einzelhandel

Tabelle 7: Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (großflächiger EH)

Kategorie	Wert	Quelle
VKF je Beschäftigte in m ²	65	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV), Mittelwert Supermarkt
Anwesenheit Beschäftigte	85 %	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV), Mittelwert Einzelhandel
Wege je Beschäftigtem	2,25	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV), Mittelwert Einzelhandel
Modal Split Beschäftigte MIV/Umweltverbund	15/85 %	SrV 2018 (Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Eigener Arbeitsplatz)
Besetzungsgrad Beschäftigte Pers./Pkw	1,1	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV), für Beschäftigtenverkehr Allg.
Kundschaft je m ² VKF	1	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV); Mittelwert Supermarkt
Kundschaft: Wege je Person	2,0	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV)
Modal Split Kundschaft MIV/Umweltverbund	13/87 %	SrV 2018 (Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Einkauf/Dienstleistung)
Besetzungsgrad Kundschaft Pers./Pkw	1,3	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV), Mittelwert aus 1,2-1,4 Pers./Pkw für Supermarkt/Discounter
Mitnahmeeffekt	20 %	Annahme/Erfahrungswert
Lieferverkehr Fahrten/Beschäftigtem/Tag in Kfz	0,60	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV), Mittelwert Einzelhandel/Versorgung generell

Gewobag
VU zum B-Plan
VI-125b

Überarbeiteter
Abschlussbericht

29.06.2026

Kita

Tabelle 8: Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (Kita)

Kategorie	Wert	Quelle
Beschäftigte je 100 m ² BGF	2,35	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV), Mittelwert Kindergarten/-tagesstätte
Anwesenheit Beschäftigte	85 %	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV)
Wege je Beschäftigtem	2,25	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV)
Modal Split Beschäftigte MIV/Umweltverbund	15/85 %	SrV 2018 (Berlin Friedrichshain-Kreuzberg Eigener Arbeitsplatz)
Besetzungsgrad Beschäftigte	1,1	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV), für Beschäftigtenverkehr Allg.
Anzahl Kinderplätze	100	Büro für Stadtplanung, -forschung und -erneuerung (PFE), Stand: Juni 2024
Anwesenheit Kinder	87,5 %	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV)
Wege je Besuchende	6	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV)
Modal Split Besuchende MIV/Umweltverbund	9/91 %	SrV 2018 (Berlin Friedrichshain-Kreuzberg Kindertagespflege/Schule/Ausbildung)
Besetzungsgrad Besuchende Pers./Pkw	1,5	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV)
Lieferverkehr Fahrten je 100 m ² BGF / Tag in Kfz	0,17	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV), oberer Wert Kindergarten mit BGF ab 600 m ²

Gewerbe

Tabelle 9: Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (Gewerbe)

Kategorie	Wert	Quelle
BGF je Beschäftigte in m ²	35	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV)
Anwesenheit Beschäftigte	85 %	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV)
Wege je Beschäftigtem	2,25	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV)
Modal Split Beschäftigte MIV/Umweltverbund	15/85 %	SrV 2018 (Berlin Friedrichshain-Kreuzberg Eigener Arbeitsplatz)
Besetzungsgrad Beschäftigte	1,1	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV), für Beschäftigtenverkehr Allg.
Wege Kundschaft je Beschäftigtem	17,5	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV), Mittelwert Mischnutzung
Modal Split Kundschaft MIV/Umweltverbund	13/87 %	SrV 2018 (Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Einkauf/Dienstleistung)

Kategorie	Wert	Quelle
Besetzungsgrad Kundschaft Pers./Pkw	1,24	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV), für geschäftliche/dienstliche Tätigkeit
Lieferverkehr Fahrten/Beschäftigtem/Tag in Kfz	0,35	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV), Mischwert Büronutzung und Mittelwert Einzelhandel/Versorgung generell

Soziale, gemeinwohlorientierte Einrichtungen

Tabelle 10: Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (soziale, gemeinwohlorientierte Einrichtungen)

Kategorie	Wert	Quelle
BGF je Beschäftigte in m²	30	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV), unterer Wert Büronutzung
Anwesenheit Beschäftigte	85 %	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV)
Wege je Beschäftigtem	2,25	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV)
Modal Split Beschäftigte MIV/Umweltverbund	15/85 %	SrV 2018 (Berlin Friedrichshain-Kreuzberg Eigener Arbeitsplatz)
Besetzungsgrad Beschäftigte	1,1	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV), für Beschäftigtenverkehr Allg.
Kundschaftswege je Beschäftigtem	10,0	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV), unterer Wert Mischnutzung
Modal Split Kundschaft MIV/Umweltverbund	11/89 %	SrV 2018 (Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Freizeit)
Besetzungsgrad Kundschaft Pers./Pkw	1,5	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV)
Lieferverkehr Fahrten/Beschäftigtem/Tag in Kfz	0,10	Bosserhoff 2023 (FGSV/HSVV), Büronutzung

Für die Verkehrsaufkommensermittlung werden zusammenfassend die in Tabelle 11 dargestellten Nutzungsmaße und Kennwerte verwendet. Das Kfz-Verkehrsaufkommen ergibt sich aus der Wegeanzahl, dem MIV-Anteil, der Anzahl der Personen je Pkw (Besetzungsgrad) und den Minderungseffekten. Die Minderungseffekte beziehen sich auf den Anteil der Wege am Binnenverkehr der Einwohnenden (Tabelle 6) und den Mitnahmeeffekt des Kundenverkehrs des Einzelhandels (Tabelle 7). Zum Binnenverkehr der Einwohnenden gehören die Wege zwischen den Wohnungen und den weiteren Nutzungen im Plangebiet, wie zum Beispiel Kita und Einkaufen.

Tabelle 11: Übersicht der Kennwerte je Teilnutzung

Nutzung (Größe)	Gruppe	Personen- faktor	Faktor Wege/ Pers.	MIV- Anteil	Pers./ Pkw	Mind. Eff.
Wohnen (500 WE)	Einwohnende	2	93,7 %	3,7	14 %	1,3 10 %
	Besuchende	5 %	-	2,0	11 %	1,75 -
Einzel- handel (999 m²)	Beschäftigte	65 m²	85 %	2,25	15 %	1,1 -
	Kundschaft	1 m²	-	2,0	13 %	1,3 20 %
Kita (1.200 m²)	Beschäftigte	42,6 m²	85 %	2,25	15 %	1,1 -
	Besuchende	100	87,5 %	6,0	9 %	1,5 -
Gewerbe (2.000 m²)	Beschäftigte	35 m²	85 %	2,25	15 %	1,1 -
	Kundschaft	17,5 Wege	-	2,0	13 %	1,24 -
soz./gem. Einricht. (600 m²)	Beschäftigte	30 m²	85 %	2,25	15 %	1,1 -
	Kundschaft	10 Wege	-	2,0	11 %	1,5 -

3.3 Ergebnis des Kfz-Verkehrs

Im Ergebnis erzeugt das Neubauvorhaben zukünftig ein Kfz-Verkehrsaufkommen von ca. 685 Kfz-Fahrten / Werktag (Tabelle 12). Dabei handelt es sich um die Summe aus Fahrten zum und vom Plangebiet. Die Anzahl der auftretenden Fahrzeuge ist also schätzungsweise halb so hoch wie die Anzahl der Kfz-Fahrten.

Tabelle 12: Durchschnittliches, gebietsbezogenes werktägliches Personen-, Wege- und Kfz-Fahrtenaufkommen je Teilnutzung¹⁷

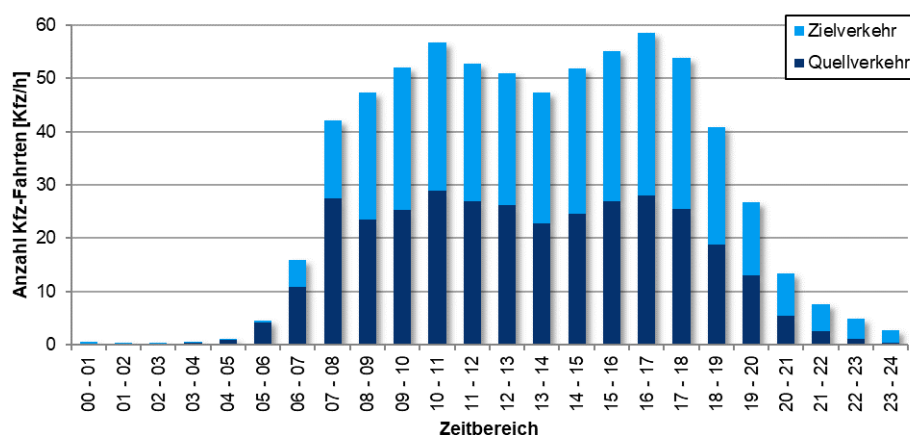
Nutzung (Größe)	Gruppe	Anzahl Personen	Anzahl Wege	Kfz-Fahr- ten/ Werk- tag
Wohnen (500 WE)	Einwohnende	ca. 1.000	ca. 2.670	ca. 260
	Besuchende	ca. 90	ca. 175	ca. 10
	Wirtschaftsverkehr			ca. 50
Einzelhandel (999 m²)	Beschäftigte	ca. 15	ca. 30	ca. 5
	Kundschaft	ca. 1.000	ca. 2.000	ca. 160
	Wirtschaftsverkehr			ca. 10
Kita (1.200 m²)	Beschäftigte	ca. 30	ca. 55	ca. 5
	Besuchende	ca. 100	ca. 525	ca. 30
	Wirtschaftsverkehr			ca. 5

¹⁷ Für die Darstellung wurden die einzelnen Werte jeweils auf 5er gerundet, ebenso wie die Endsumme nach Aufsummierung der ungerundeten Werte. Eine Aufsummierung der einzelnen gerundeten Werte muss daher nicht zwangsläufig der gerundeten Endsumme entsprechen.

Nutzung (Größe)	Gruppe	Anzahl Personen	Anzahl Wege	Kfz-Fahr- ten/ Werk- tag
Gewerbe (2.000 m ²)	Beschäftigte	ca. 60	ca. 110	ca. 15
	Kundschaft	ca. 500	ca. 1.000	ca. 105
	Wirtschaftsverkehr			ca. 20
soz./gem. Einrichtungen (600 m ²)	Beschäftigte	ca. 20	ca. 40	ca. 5
	Kundschaft	ca. 100	ca. 200	ca. 15
	Wirtschaftsverkehr			ca. 5
Summe				ca. 690

Abbildung 24 zeigt dabei die tageszeitliche Verteilung des Quell- und Zielverkehrs mit Überlagerung der Tagesganglinien des Einwohner-, Beschäftigten-, Kunden-, Besucher- und Wirtschaftsverkehrsaufkommens.¹⁸

Abbildung 24: Tageszeitliche Verteilung des Kfz-Verkehrsaufkommens am durchschnittlichen Werktag im überlagerten Quell- und Zielverkehr



Das Planungsgebiet erzeugt täglich insgesamt rund 84 Kfz-Fahrten des Wirtschaftsverkehrs. Der Anteil des Schwerverkehrs am Wirtschaftsverkehr für

¹⁸ Als Tagesganglinien wurden verwendet:

Wohnen (Einwohnerganglinie: „Einwohner MiD 2017 Wohnen“, Besucherganglinie: „Besucher Verschiedene MiD 2017 Freizeit“, Wirtschaftsverkehrsganglinie: „WiV allgemein (u.a. Wohnen) FH Köln 2001“),

Großfl. Einzelhandel (Beschäftigtenganglinie: „Beschäftigte Verschiedene (EZH, ...) MiD 2017 Arbeit“, Kundenganglinie: „Kunden Einzelhandel MiD 2017 Einkauf“, Wirtschaftsverkehrsganglinie: „WiV Einkaufszentrum IVV Aachen 2010“),

Gewerbe (Beschäftigtenganglinie: „Beschäftigte Büro FH Köln 2001“, Kundenganglinie: „Kunden Büro/Gewerbe FH Köln 2001“, Wirtschaftsverkehrsganglinie: „WiV allgemein (u.a. Wohnen) FH Köln 2001“),

Kita (Beschäftigtenganglinie: „Projektspezifisch Kita (Beschäftigte)“, Kinderganglinie: „Projektspezifisch Kita (Bringen und Holen)“, Wirtschaftsverkehrsganglinie: „WiV allgemein (u.a. Wohnen) FH Köln 2001“),

Soz./gemeinwohlorientierte Nutzung (Beschäftigtenganglinie: „Beschäftigte Büro FH Köln 2001“, Kundenganglinie: „Kunden Büro/Gewerbe FH Köln 2001“, Wirtschaftsverkehrsganglinie: „WiV allgemein (u.a. Wohnen) FH Köln 2001“).

die Einzelhandelsflächen liegt bei 50 %, für die Wohnungs- und Gewerbenutzungen bei 10 % und für die anderen Nutzungen bei 25 %. Aus dieser Aufteilung des Schwerverkehrs resultieren bis zu 14 tägliche Fahrten für den Wirtschaftsverkehr mit Lkw und etwa 70 Fahrten mit anderen, kleineren Lieferfahrzeugen.

3.4 Ergebnis des Umweltverbundes

Auf den Umweltverbund bezogen erzeugt das Neubauvorhaben zukünftig ein Verkehrsaufkommen von ca. 5.950 Wegen/Werktag (Tabelle 13). Dabei handelt es sich um die Summe aus Wegen zum und vom Plangebiet. Wege mit dem ÖPNV sind auf der ersten bzw. letzten Etappe vom bzw. zum Plangebiet zumeist Fußwege. Zur Berechnung von Wegen per E-Scooter gibt es noch keine fundierte Datengrundlage und Berechnungsmethode. Diese substituieren augenscheinlich vor allem Fußwege. Alles in allem liegt das zu erwartende Fußverkehrsaufkommen am Plangebiet voraussichtlich höher als das berechnete Ergebnis.

Tabelle 13: Durchschnittliches, gebietsbezogenes werktägliches Wegeaufkommen je Teilnutzung¹⁹

Nutzung (Größe)	Gruppe	Wege zu Fuß	Wege mit Rad	Wege mit ÖPNV
Wohnen (500 WE)	Einwohnende	ca. 880	ca. 745	ca. 695
	Besuchende	ca. 70	ca. 50	ca. 35
Einzelhandel (999 m ²)	Beschäftigte	ca. 5	ca. 10	ca. 10
	Kundschaft	ca. 960	ca. 400	ca. 380
Kita (1.200 m ²)	Beschäftigte	ca. 10	ca. 20	ca. 20
	Besuchende	ca. 180	ca. 185	ca. 120
Gewerbe (2.000 m ²)	Beschäftigte	ca. 15	ca. 35	ca. 40
	Kundschaft	ca. 480	ca. 200	ca. 190
soz./gem. Einrichtungen (600 m ²)	Beschäftigte	ca. 5	ca. 15	ca. 15
	Kundschaft	ca. 80	ca. 60	ca. 40
Zwischensummen		ca. 2.680	ca. 1.720	ca. 1.550
Summe Wege gesamt				ca. 5.950

¹⁹ Für die Darstellung wurden die einzelnen Werte jeweils auf 5er gerundet, ebenso wie die Endsumme nach Aufsummierung der ungerundeten Werte. Eine Aufsummierung der einzelnen gerundeten Werte muss daher nicht zwangsläufig der gerundeten Endsumme entsprechen.

4 Stellplatzbetrachtungen

Gewobag
VU zum B-Plan
VI-125b

Überarbeiteter
Abschlussbericht

29.06.2026

4.1 Kfz-Stellplätze

Ein Ziel des städtebaulichen Entwurfs ist es, ein möglichst autoarmes Gebiet zu schaffen, in dem über die Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen hinaus auf der Vorhabenfläche nur eine geringe Anzahl an Kfz-Stellplätzen angeboten werden. Dies wird durch die in der Bestandsanalyse (Kapitel 2) identifizierten guten Bedingungen im Umweltverbund sowie die im Kapitel 7 aufgeführten Maßnahmen und spezifischen Merkmale des Untersuchungsgebietes begründet, welche die Attraktivität und Nutzung des Umweltverbunds fördern. Die innerstädtische Lage des Plangebietes mit guter ÖPNV-Anbindung sowie guter Erreichbarkeit mit dem Fahrrad und zu Fuß bietet gute Alternativen zur Nutzung privater Pkw. Künftige Einwohnende des Neubaus können sich daher grundsätzlich darauf einstellen, dass innerhalb des Bauvorhabens nur eine geringe Anzahl an Stellplätzen zur Verfügung stehen wird und im Bauvorhaben umgebenden öffentlichen Raum nur in gewissem Maße Stellplätze verfügbar sind (vgl. Kapitel 2.3.5 zum ruhenden Kfz-Verkehr, Seite 14 ff.). Darüber hinaus bieten private Garagen in fußläufiger Entfernung vom Untersuchungsgebiet ergänzend Möglichkeiten, Kfz-Stellplätze zu mieten (vgl. Kapitel 2.3.5, Seite 14 ff.) und diverse im Plangebiet und Umfeld bestehende Carsharing Angebote erlauben auch ohne privaten Pkw-Besitz grundsätzlich eine Kfz-Nutzung.

Im Land Berlin besteht keine Verpflichtung für die Errichtung von Kfz-Stellplätzen. Ausnahme sind die erforderlichen Kfz-Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen (vgl. nachfolgendes Unterkapitel „Pkw-Stellplätze (Pflichtstellplätze) für mobilitätseingeschränkte Personen“). Die Verkehrsuntersuchung betrachtet nachfolgend ein Szenario mit einer kleinen Stellplatzanlage innerhalb des Bauvorhabens. Für dieses Szenario wird konkret für die Bewohnenden des Bauvorhabens eine an den örtlichen Gegebenheiten angepasste Pkw-Dichte (Pkw pro 1.000 Einwohner) bzw. ein an den örtlichen Gegebenheiten ausgerichteter Kfz-Stellplatzschlüssel (Kfz pro Wohneinheit) hergeleitet.

Herleitung einer an den örtlichen Gegebenheiten angepassten Pkw-Dichte bzw. eines an den örtlichen Gegebenheiten ausgerichteten Kfz-Stellplatzschlüssels für die Bewohnenden des Bauvorhabens

Das System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2023) für Berlin der TU Dresden weist für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in Tabelle 2.1 des Tabellenwerkes SrV 2023 im Durchschnitt 0,35 private Fahrzeuge pro Haushalt und 0,05 dienstliche Fahrzeuge pro Haushalt aus. Daraus resultiert für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ein Stellplatzschlüssel von im Durchschnitt 0,4 Fahrzeugen je Haushalt bzw. Wohneinheit als Basis der weiteren Herleitung. Bezogen auf die 500 geplanten Wohneinheiten des Bauvorhabens bzw. die 1.000 zukünftigen Einwohnenden entspricht dies einer Basis-Pkw-

Gewobag

VU zum B-Plan

VI-125b

Überarbeiteter

Abschlussbericht

17.04.2025

Dichte von rund 200 Fahrzeugen je 1.000 Einwohnenden (175 private Fahrzeuge und 25 dienstliche Fahrzeuge). Ein Vergleich mit den Daten des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg für das Umfeld des Bauvorhabens bestätigt diese Basis-Angaben.²⁰ Hier liegt die Pkw-Dichte der privaten Fahrzeuge bei 188 Pkw / 1.000 Einwohnenden für das Gebiet „Am Berlin Museum“ inkl. Fläche des Bauvorhabens und bei 173 Pkw / 1.000 Einwohnenden für das östlich direkt an das Bauvorhaben angrenzende Gebiet „Prinzenstraße“. Angaben zu den dienstlichen Fahrzeugen macht das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg nicht.

Für die Herleitung einer für das Bauvorhaben passenden Pkw-Dichte bzw. eines geeigneten Stellplatzschlüssels wird auf Grundlage des v.g. Basiswertes in einem weiteren Herleitungsschritt das verfügbare Haushaltseinkommen der zukünftigen Bewohnenden des Bauvorhabens berücksichtigt. Im städtebaulichen Vertrag zum Vorhaben B-Plan VI-125b ist geregelt, dass von den rund 49.000 m² Geschossfläche für Wohnen mindestens 14.720 m² Geschossfläche (30 %, also ca. 150 Wohneinheiten) nach den Wohnungsbauförderungsbestimmungen des Landes Berlin als förderfähige Mietwohnungen zu errichten [mietpreis- und belegungsgebundene Wohnungen] sind. Die Bindungsfrist beträgt 30 Jahre. Das Land Berlin und seine landeseigenen Wohnungsunternehmen (LWU) schlossen im Jahr 2017 die Kooperationsvereinbarung „Leistbare Mieten, Wohnungsneubau und Soziale Wohnraumversorgung“ ab. Teil dieser Vereinbarung ist, bei Neubauprojekten grundsätzlich mindestens 50 % der Wohnfläche (mit Bezug auf das Bauvorhaben B-Plan VI-25b also 250 Wohneinheiten) mit öffentlicher Förderung mietpreis- und belegungsgebunden für Haushalte mit einem Einkommen bis zu 220 % der Einkommensgrenzen nach § 9 Absatz 2 WoFG zu errichten (entspricht ca. 3.300 € monatlicher Einkommensgrenze für einen 2-Personen Haushalt für Wohnraumförderung). Mindestens 60 % dieses Anteils (entsprechend 30 % der Wohnfläche des Bauvorhabens B-Plan VI-215b; das entspricht der Festlegung im städtebaulichen Vertrag) sind im eingangs genannten Fördermodell 1 zu errichten und stehen für Haushalte mit Einkommen bis zu 140 % der Einkommensgrenzen nach § 9 Absatz 2 WoFG zur Verfügung (entspricht ca. 2.100 € monatlicher Einkommensgrenze für einen 2-Personen Haushalt für Wohnraumförderung).

Das System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2023) für Berlin der TU Dresden weist für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in Tabelle 2.8 des Tabellenwerkes SrV 2023 bezogen auf das Netto-Haushaltseinkommen Angaben zur Pkw-Motorisierung (private und dienstliche Pkw) der Haushalte aus. Die in Tabelle 2.8 der SrV 2023 angenommenen Haushaltseinkommensgruppen unterscheiden sich allerdings von den o.g. Einkommensgrenzen (140 % der Einkommensgrenzen nach § 9 Absatz 2 WoFG bzw. 220 % der Einkommensgrenzen nach § 9 Absatz 2 WoFG). Vereinfacht wurde daher folgendes angenommen:

²⁰ Vgl. <https://interaktiv.tagesspiegel.de/lab/autokarte-berlin-in-diesen-kiezen-gibt-es-die-meisten-autos/> mit Bezug zu den Daten des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg zur Pkw-Dichte je 1.000 Einwohnende für das Jahr 2022.

- Für die 30 % (150 Wohneinheiten) des Bauvorhabens B-Plan VI-215b für Personen mit Bezug 140 % der Einkommensgrenzen nach § 9 Absatz 2 WoFG (ca. 2.100 € Haushaltsnettoeinkommen) wurde der Mittelwert aus 0,18 Pkw pro Haushalt für die Haushaltseinkommensgruppe <1.500 € Nettoeinkommen und 0,27 Pkw pro Haushalt für die Haushaltseinkommensgruppe 1.500 € bis < 2.600 € Nettoeinkommen, also ein Wert von 0,225 Pkw pro Haushalt angesetzt.

Daraus resultieren 34 private und dienstliche Pkw für die 150 entsprechend geförderten Wohneinheiten.

- Für die weiteren 20 % (100 Wohneinheiten) des Bauvorhabens B-Plan VI-215b für Personen mit Bezug 220 % der Einkommensgrenzen nach § 9 Absatz 2 WoFG (ca. 3.300 € Haushaltsnettoeinkommen) wurde der Mittelwert aus 0,27 Pkw pro Haushalt für die Haushaltseinkommensgruppe 1.500 € bis < 2.600 € Nettoeinkommen und 0,37 Pkw pro Haushalt für die Haushaltseinkommensgruppe 2.600 € bis < 3.600 € Nettoeinkommen, also ein Wert von 0,32 Pkw pro Haushalt angesetzt.

Daraus resultieren 32 private und dienstliche Pkw für die 100 entsprechend geförderten Wohneinheiten.

- Für die verbleibenden 50 % an nicht Mietpreisgebundenen Wohnungen (250 Wohneinheiten) des Bauvorhabens B-Plan VI-215b wurde der Durchschnittswert der Pkw-Motorisierung der Haushalte für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg mit einem Wert von 0,40 Pkw pro Haushalt angesetzt.

Daraus resultieren 100 private und dienstliche Pkw für die verbleibenden 250 nicht geförderten Wohneinheiten des Bauvorhabens B-Plan VI-215b.

In Summe resultieren daraus 166 private und dienstliche Pkw für die insgesamt 500 Wohneinheiten des Bauvorhabens B-Plan VI-215b bzw. die rund 1.000 zukünftigen Bewohnenden des Bauvorhabens (Pkw-Dichte). Dies entspricht einem rechnerischen Stellplatzschlüssel von 0,33 Pkw pro Wohneinheit.

Neben dem Haushaltseinkommen können weitere Faktoren für eine Abminderung der zu erwartenden bauvorhabenbezogenen Pkw-Dichte herangezogen werden. Hierzu zählen die nachfolgenden Aspekte, ergänzt um die Anwendungsoption für das Bauvorhaben B-Plan VI-215b:

- eine (noch) höherwertige ÖPNV-Anbindung und ein über das bestehende Maß hinausgehendes hochwertiges Sharing-Angebot (jeweils Alternative zum Pkw),

Im Umfeld des Bauvorhabens ist mit den im aktuellen Nahverkehrsplan (NVP) und im NVP 2026-2028 enthaltenen Straßenbahnerweiterungen Neubaustrecke Schöneweide-Potsdamer Platz und Neubaustrecke Spittelmarkt-Mehringdamm zukünftig eine noch höherwertigere ÖPNV-Anbindung zu erwarten. Dementsprechend wird ein Potenzial von 5 % für eine Reduzierung der Pkw-Besitzquote angenommen.

In Bezug auf das Sharing-Angebot sind aktuell zum bestehenden Angebot im öffentlichen Raum keine deutlichen Verbesserungen absehbar. Dementsprechend wird kein Abschlag für eine Reduzierung der Pkw-Besitzquote angenommen.

- eine hohe städtebauliche Dichte mit diversen wohnnutzungsergänzenden Angeboten im Wohnumfeld, wie Einzelhandel, Dienstleistungen, Bildungs- und Sozialangeboten (als Element zum Verzicht auf einen Pkw durch kurze Wege),

Mit dem Wohnbauvorhaben sollen auch eine Einzelhandelsnutzung sowie gewerbliche, gemeinwohlorientierte und soziale Nutzungen innerhalb des Bauvorhabens realisiert werden. Eine hohe und im Vergleich zum Umfeld deutliche Steigerung der städtebaulichen Dichte mit diversen Angeboten lässt sich daraus jedoch nicht ableiten. Dementsprechend wird kein Abschlag für eine Reduzierung der Pkw-Besitzquote angenommen.

- eine preisliche Komponente in Bezug auf das Parkraumangebot durch eine Bewirtschaftung der Stellplätze im öffentlichen Raum und in privaten Anlagen (Verzicht auf den Pkw aus finanziellen Gründen).

Die baufeldumgebenden Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sind allesamt Teil einer Parkraumbewirtschaftungszone. Für die geplante private Stellplatzanlage innerhalb des Bauvorhabens sowie die im Umfeld befindlichen privaten Stellplatzflächen ist zu erwarten, dass Nutzungsgebühren anfallen werden bzw. fallen Nutzungsgebühren für das Einstellen von Fahrzeugen an. Dementsprechend kann hier eine preisliche Komponente zum Tragen kommen. Es wird ein Potenzial von 5 % für eine Reduzierung der Pkw-Besitzquote angenommen

Für das Bauvorhaben B-Plan VI-215b ergibt sich folglich unter Berücksichtigung der Abschläge von 2*5 % **für die Wohnnutzung eine Pkw-Dichte von 150 privaten und dienstlichen Pkw für die insgesamt 500 Wohneinheiten des Bauvorhabens** B-Plan VI-215b bzw. die rund 1.000 zukünftigen Bewohnenden des Bauvorhabens. Dies entspricht einem **rechnerischen Stellplatzschlüssel von 0,30 Pkw pro Wohneinheit**.

Über den Pkw-Besitz der Anwohnenden hinaus besteht für die Nutzungen Einzelhandel, Gewerbe, Kita und soziale und gemeinwohlorientierte Einrichtungen eine Stellplatznachfrage durch die Kfz-Nutzenden Beschäftigten, Kunden und Besucher. Die Kfz-Stellplatzermittlung dieser weiteren Nutzengruppen erfolgt anhand einer Zufluss-Abfluss-Betrachtung der täglichen Kfz-Fahrten. Mittels Tagesganglinien für Beschäftigte, Kunden und Besuchende wird die Stellplatzauslastung dieser Nutzenden berechnet. Das Ergebnis (ohne Bewohnende) zeigt Abbildung 25. Für den Kfz-Stellplatzbedarf der Nutzungen Einzelhandel, Gewerbe, Kita und soziale und gemeinwohlorientierte Einrichtungen zeigt sich in der Spitze zwischen 10-11 Uhr ein maximaler Kfz-Stellplatzbedarf in Höhe von etwa 35 Stellplätzen. In den Tagesrandzeiten und den Nachtstunden geht die Stellplatznachfrage für die Nutzungen Einzelhan-

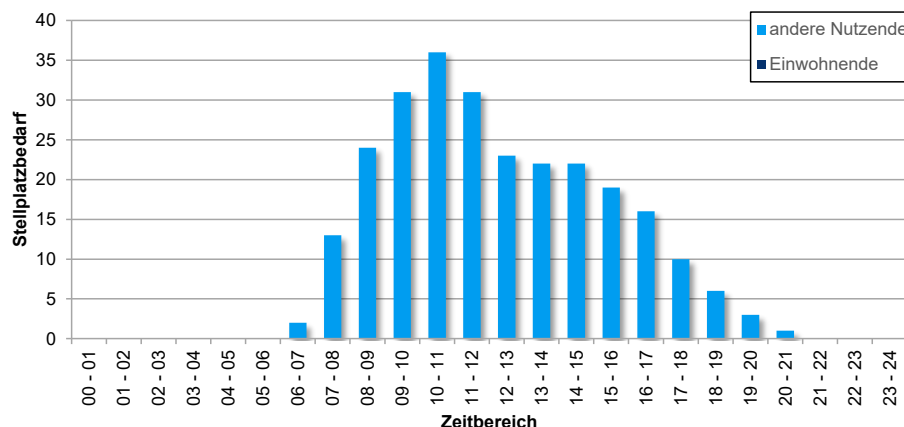
del, Gewerbe, Kita und soziale und gemeinwohlorientierte Einrichtungen gegen null, könnte also theoretisch vollständig den Fahrzeugen der Bewohnenden des Bauvorhabens zur Verfügung stehen.

Gewobag
**VU zum B-Plan
VI-125b**

**Überarbeiteter
Abschlussbericht**

29.06.2026

Abbildung 25: Tagesverlauf der Stellplatznachfrage der Nutzungen Einzelhandel, Gewerbe, Kita und soziale und gemeinwohlorientierte Einrichtungen



Der hergeleiteten Pkw-Dichte von 150 privaten und dienstlichen Pkw für die Wohnnutzung bzw. der Stellplatznachfrage in Höhe von 150 Stellplätzen durch die zukünftigen Bewohnenden stehen

- die rund 70 geplanten Stellplätze in der vorhabenbezogenen Stellplatzanlage abzüglich der Stellplätze für die weiteren Nutzenden der sonstigen Nutzungen (im Tagesverlauf max. 35 Stellplätze),
- die rund 90 in den Nachtstunden verfügbaren Stellplätze im Bauvorhaben umgebenden öffentlichen Straßenraum (vgl. Stichprobenerhebung öffentlicher Straßenraum, Kapitel 2.3.5, Seite 14 ff.) sowie
- rund 40 verfügbare Stellplätze in weiteren Bauvorhaben umgebenden privaten Stellplatzanlagen (vgl. Parkraumerhebung 2020, Kapitel 2.3.5, Seite 14 ff.),
- also folglich 165 bis 200 verfügbare Kfz-Stellplätze gegenüber.²¹

Der Nachweis der verträglichen Abwicklung des Kfz-Stellplatzbedarfes der Bewohnenden und der weiteren Nutzenden des Bauvorhabens ist damit erbracht. Der Bedarf kann in Summe über die bauvorhabenbezogene Stellplatzanlage, im umliegenden öffentlichen Straßenland und in weiteren umliegenden privaten Stellplatzanlagen vollständig abgedeckt werden.

²¹ 165 Stellplätze im Minimum: 70 Stellplätze in der Bauvorhaben-eigenen Stellplatzanlage abzüglich der 35 Stellplätze im Maximum durch die Nutzenden der Wohnungsfremden Nutzungen + 90 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum + 40 Stellplätze in umliegenden privaten Sammelanlagen.

200 Stellplätze im Maximum: 70 Stellplätze in der Bauvorhaben-eigenen Stellplatzanlage + 90 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum + 40 Stellplätze in umliegenden privaten Sammelanlagen.

Pkw-Stellplätze (Pflichtstellplätze) für mobilitätseingeschränkte Personen

Die erforderlichen Kfz-Behindertenstellplätze werden nach der folgenden Berechnungsgrundlage ermittelt: Ausführungsvorschriften zu § 49 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen; Bekanntmachung vom 16. Juni 2021).

Dabei sollen folgende Anforderungen erfüllt werden:

- Die Pkw-Stellplätze müssen eine Mindestlänge von 5 Metern und eine Mindestbreite von 3,50 Metern, bestehend aus einer mindestens 2 Meter breiten Parkfläche und einer unmittelbar danebenliegenden, mindestens 1,50 Meter breiten Umsteigefläche, haben. Für Kleinbusse gilt eine Mindestlänge von 7,5 Metern, eine Mindestbreite von 3,50 Metern und eine Mindesthöhe von 2,5 Metern.
- Die Stellplätze sind durch Schilder und Markierungen am Boden zu kennzeichnen. Liegen die Pkw-Stellplätze unmittelbar nebeneinander, so können die mittigen Umsteigeflächen von den beiden Pkw-Stellplätzen gemeinsam genutzt werden. Die Oberfläche der Umsteigeflächen muss fest, eben und gesondert gekennzeichnet sein und darf eine Neigung von maximal 2,5 % nicht überschreiten.

Als Richtzahlen gelten folgende Kennwerte:

- 1 Stellplatz für Kinderbetreuungseinrichtungen ab 50 Betreuungsplätzen,
- 1 Stellplatz für öffentlich zugängliche bauliche Anlagen (Einzelhandel und Gewerbe) ab 1.000 m² Nutzungsfläche.

Für die weiteren geplanten Nutzungen gibt es keine Vorgaben, so dass insgesamt mindestens drei Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen einzurichten sind, je einer für Kita, Einzelhandel und Gewerbe.

4.2 Ermittlung der Fahrradstellplätze

Im Land Berlin besteht eine Verpflichtung für die Herstellung von Fahrradstellplätzen, die in einer Ausführungsvorschrift (AV Stellplätze) geregelt ist. Die Ausführungsvorschriften geben Richtzahlen für verschiedene Nutzungen vor, wobei die Fahrradstellplätze grundsätzlich auf dem eigenen Grundstück zu realisieren sind. Teilweise können sie in Abstimmung mit dem Straßen- und Grünflächenamt auch im öffentlichen Straßenland untergebracht werden.

Die erforderlichen Fahrradstellplätze sind nach der folgenden Berechnungsgrundlage zu ermitteln: Ausführungsvorschriften zu § 49 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für

Fahrräder (AV Stellplätze, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen; Bekanntmachung vom 16. Juni 2021).

Tabelle 14 stellt die insgesamt und je Nutzung geforderten Mengen dar. Es sind demnach unter Berücksichtigung der gewählten sowie in Tabelle 14 dokumentierten Annahmen 1.037 Fahrradstellplätze einzurichten.

Tabelle 14: Stellplatzbedarf Fahrrad

Nutzung	Bezugsgröße	Stellplatz / Einheit	Stellplatzanzahl
Wohnen	500 WE	Abhängig von der Wohnungsgröße ²²	1.000
Einzelhandel	1.200 m ² NF ²³	1 je 100 m ² NF	12
Kita	100 Betreuungsplätze	1 je 18 Betreuungsplätze	6
Gewerbe	1.600 m ² NF ²³	1 je 80 m ² NF bzw. 1 je 200 m ² NF ²⁴	14
soz./gem. Einrichtungen	480 m ² NF ²³	1 je 100 m ² NF	5
Summe			1.037

Empfohlen werden Fahrradanhängerbügel mit Rechteckrohr, die zwei Fahrrädern ein bequemes und sicheres Abstellen bieten. Ergänzend dazu sind im Sinne einer autoarmen Quartiersnutzung weitere Ausstattungsverbesserungen und Einrichtungen zu integrieren (vgl. Kapitel „Fahrradparken“, Seite 60), um die Attraktivität und Nutzung des Fahrrads zu erhöhen und zu fördern.

Gewobag
**VU zum B-Plan
VI-125b**

**Überarbeiteter
Abschlussbericht**

29.06.2026

²² Die Berechnung der erforderlichen Stellplätze für die Wohnnutzung erfolgt nach den Wohnungsgrößen und deren Anzahl. Da die Größe der Wohnungen nicht bekannt ist, wurde die Anzahl der Wohnungen auf ca. 33 % Wohnungen mit bis 50 m² Wohnfläche, ca. 33 % Wohnungen mit bis 75 m² Wohnfläche und ca. 33 % Wohnungen mit bis 100 m² Wohnfläche geteilt.

²³ Da für die Berechnung die Nutzfläche herangezogen wird, wurden 80 % der BGF angesetzt.

²⁴ Da keine genauen Angaben zur Art der Gewerbe bekannt sind, wurde diese 50 % als „Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen“ (< 4.000 m² Brutto-Grundfläche) und 50 % als „Handwerksbetriebe, Verkaufsausstellungs- und Verkaufsflächen“ betrachtet.

5 Verkehrsfolgeabschätzung

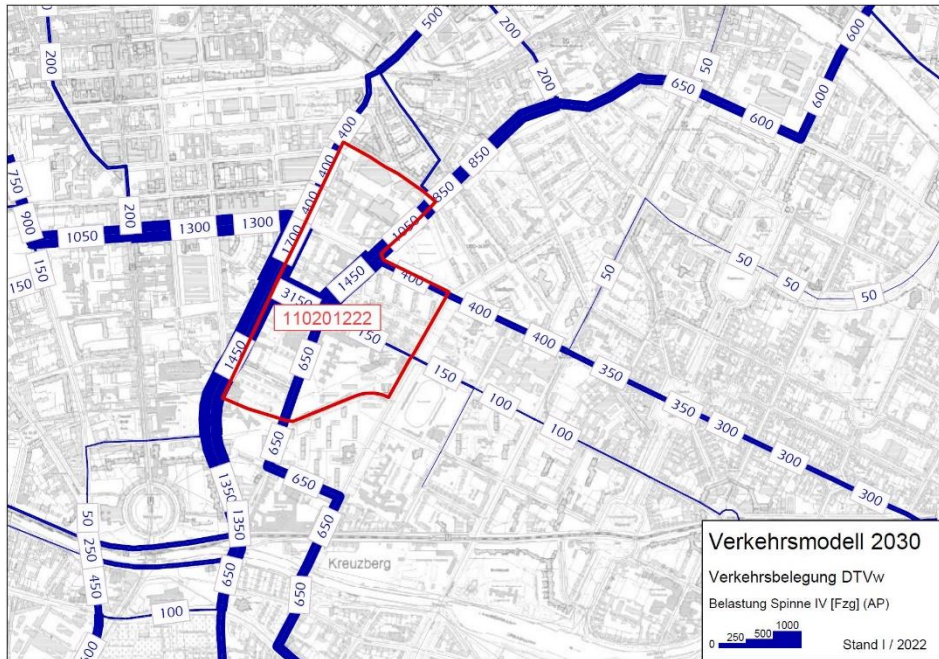
5.1 Räumliche Verteilung des Neuverkehrs

Die räumliche Verteilung des in der Verkehrsaufkommensermittlung berechneten Neuverkehrs erfolgt als händische Umlegung mit Berücksichtigung zweier Netzspinnen aus dem Verkehrsmodell 2030 der SenMVKU (Abbildung 26 und Abbildung 27), die fachlich geprüft und durch eigene Annahmen ergänzt wurden. Eine Ergänzung betrifft zum Beispiel eine Verteilung des Verkehrs auch am Knotenpunkt Alte Jakobstraße / Lindenstraße, was die Netzspinne / Modell zwar nicht vorsieht, aber der Beobachtung nach so erfolgt.

Für die räumliche Verteilung des Neuverkehrs werden auch die Planungen des Straßen- und Grünflächenamtes des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg²⁵ berücksichtigt, die die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Alexandrinenstraße vorsehen (Abbildung 28). Diese Maßnahme erstreckt sich über den Straßenzug Brachvogelstraße / Alexandrinenstraße, von der Blücherstraße bis zur Oranienstraße. In diesem Abschnitt wird eine Fahrradstraße mit der Zusatzregelung „Anlieger frei“ eingeführt. Um den Kfz-Durchgangsverkehr in besonders belasteten Abschnitten zu vermeiden, sind Einbahnstraßen mit der Zusatzregelung „Radverkehr frei“ vorgesehen. Im Abschnitt zwischen der Blücherstraße und der Gitschiner Straße sind gegenläufige Einbahnstraßen geplant. Zwischen der Gitschiner Straße und der Ritterstraße ist eine Einbahnstraße in Richtung Norden vorgesehen. Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist von Seiten des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg noch für das Jahr 2025 geplant. Eine verkehrliche Untersuchung zu den verkehrlichen Auswirkungen der v.g. Maßnahme liegt beim Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg nicht vor. Um eine eventuelle Kfz-Mehrbelastung der Ritterstraße auszuschließen, wurde von Seiten des Bezirks auf die Einrichtung einer Einbahnstraße zwischen der Ritterstraße und der Oranienstraße verzichtet. Somit bleiben die Einrichtungen und Wohngebäude in diesem Bereich weiterhin über die Alexandrinenstraße erreichbar. Das Straßen- und Grünflächenamt erwartet infolge der Maßnahme „Einrichtung einer Fahrradstraße in der Alexandrinenstraße“, dass sich der Kfz-Verkehr, der die Alexandrinenstraße zur Umfahrung der Hauptstraßen nutzt, wieder auf die umliegenden Hauptstraßen verlagert. Eine maßgebliche Mehrbelastung der Alten Jakobstraße wird aus Sicht des Bezirkes aufgrund der Netzlage nicht erwartet.

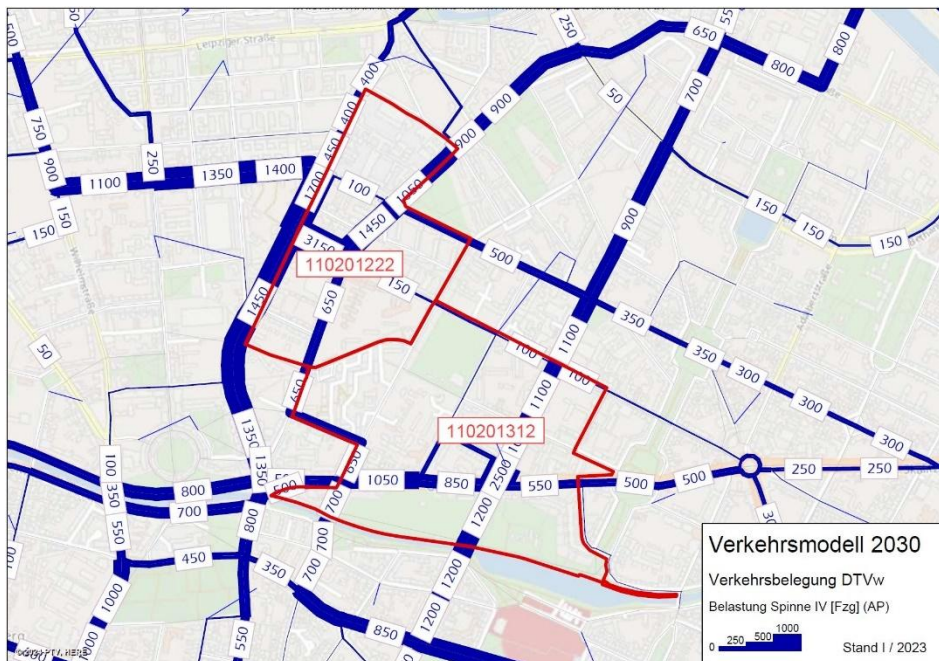
²⁵ Herr Nierich, Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Straßen- und Grünflächenamt, E-Mail vom 25.02.2025.

Abbildung 26: Netzspinne (DTVw) des Verkehrsbezirks 110201222 aus dem Verkehrsmodell 2030 der SenMVUK



Quelle: Verkehrsmodell 2030 der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Stand: November 2022.

Abbildung 27: Netzspinne (DTVw) der Verkehrsbezirke 110201222 und 110201312 aus dem Verkehrsmodell 2030 der SenMVUK



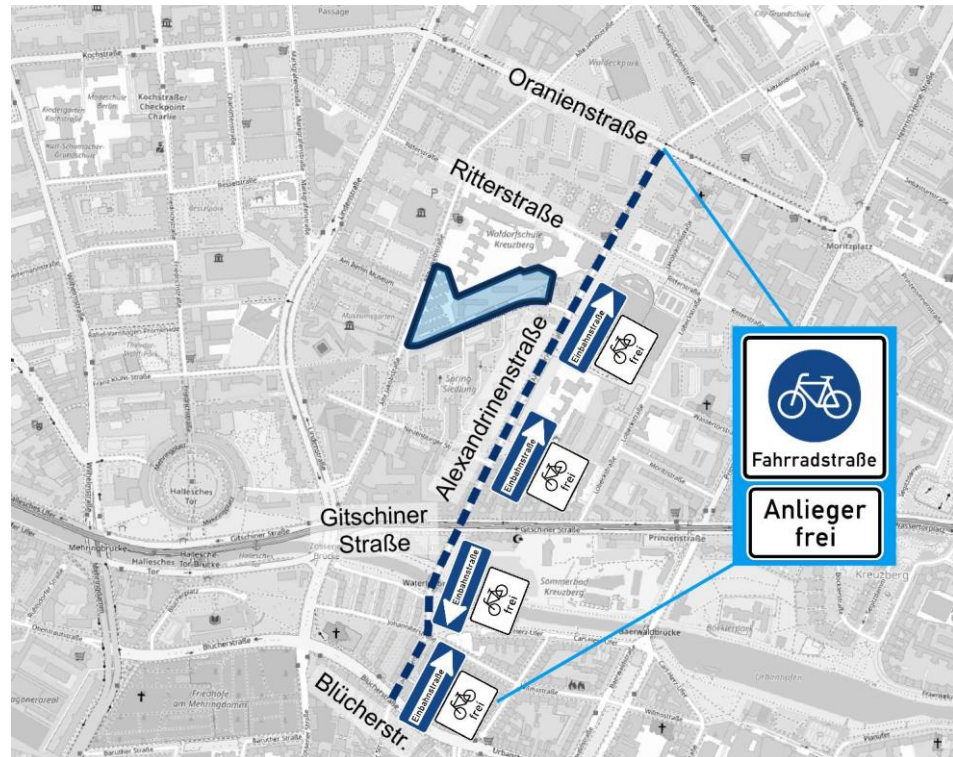
Quelle: Verkehrsmodell 2030 der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Stand: Januar 2024.

Gewobag
VU zum B-Plan
VI-125b

Überarbeiteter
Abschlussbericht

29.06.2026

Abbildung 28: Geplante Maßnahmen zwischen Blücherstraße und Oranienstraße



Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, Ausschnitt und eigene Darstellung der Lage des Plangebietes, der geplanten Fahrradstraße sowie Beschriftung, Zugriff am 04.03.2025.

Als Einspeisepunkt des Kfz-Verkehrs im Modell ist die Alte Jakobstraße auf Höhe Nr. 4 festgelegt. Von dort verteilt sich der induzierte Kfz-Verkehr unter Berücksichtigung der Maßnahme „Einrichtung einer Fahrradstraße in der Alexandrinenstraße“ wie folgt (Abbildung 29):

- zu 30 % in die Ritterstraße westlich der Alte Jakobstraße,
- zu 30 % in die Alte Jakobstraße nördlich der Ritterstraße,
- zu 5 % in die Ritterstraße östlich der Alte Jakobstraße bzw. Alexandrinenstraße,
- zu jeweils 7,5 % in die Gitschiner Straße und das Waterloo-Ufer westlich der Zossener Brücke,
- zu 15 % in die Zossener Straße südlich der Zossener Brücke und
- zu 5 % in die Gitschiner Straße östlich der Lindenstraße bzw. Alexandrinenstraße.

Abbildung 30 bis Abbildung 32 zeigen die absoluten Verkehrsstärken des Kfz-Neuverkehrs aus dem Plangebiet als Tageswerte (24 h) und für die Spitzenstunden nach der Umlegung im umliegenden Straßennetz.

Abbildung 29: Vorschlag für die räumliche Verteilung des Neuverkehrs aus dem Plangebiet auf das umliegende Straßennetz

Gewobag
VU zum B-Plan
VI-125b

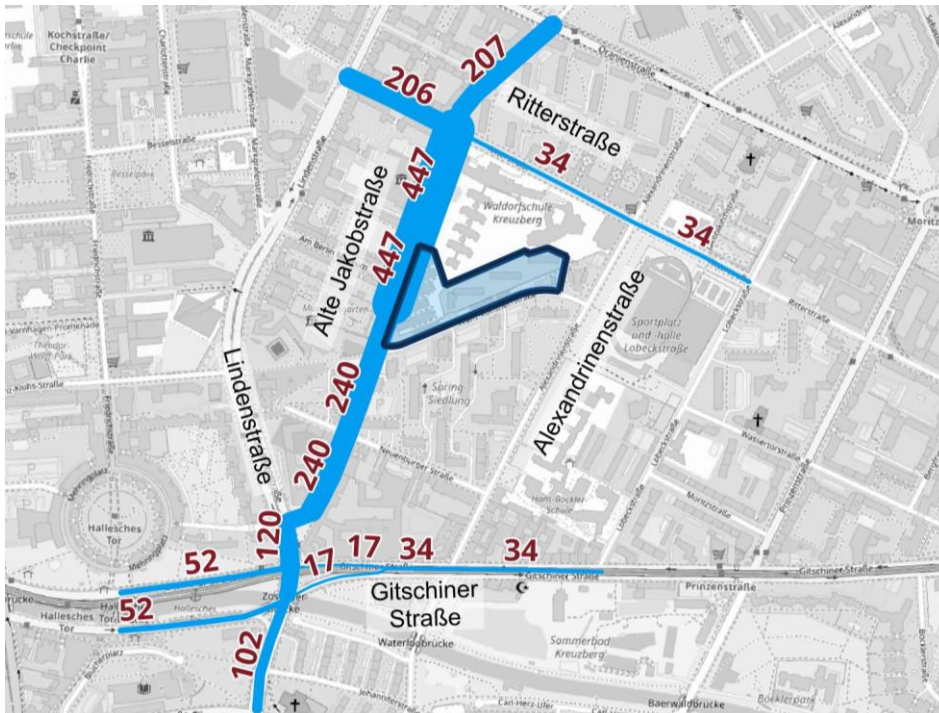
Überarbeiteter Abschlussbericht

29.06.2026



Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, Ausschnitt und eigene Darstellung der Lage des Plangebietes, des umliegenden Neuverkehrs sowie Beschriftung, Zugriff am 26.02.2025.

Abbildung 30: Umlegung des Kfz-Neuverkehrs (24 h-Verkehr) aus dem Plangebiet in umliegendes Straßennetz



Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, Ausschnitt und eigene Darstellung der Lage des Plangebietes, des umliegenden Neuverkehrs sowie Beschriftung, Zugriff am 04.03.2025.

Gewobag

VU zum B-Plan

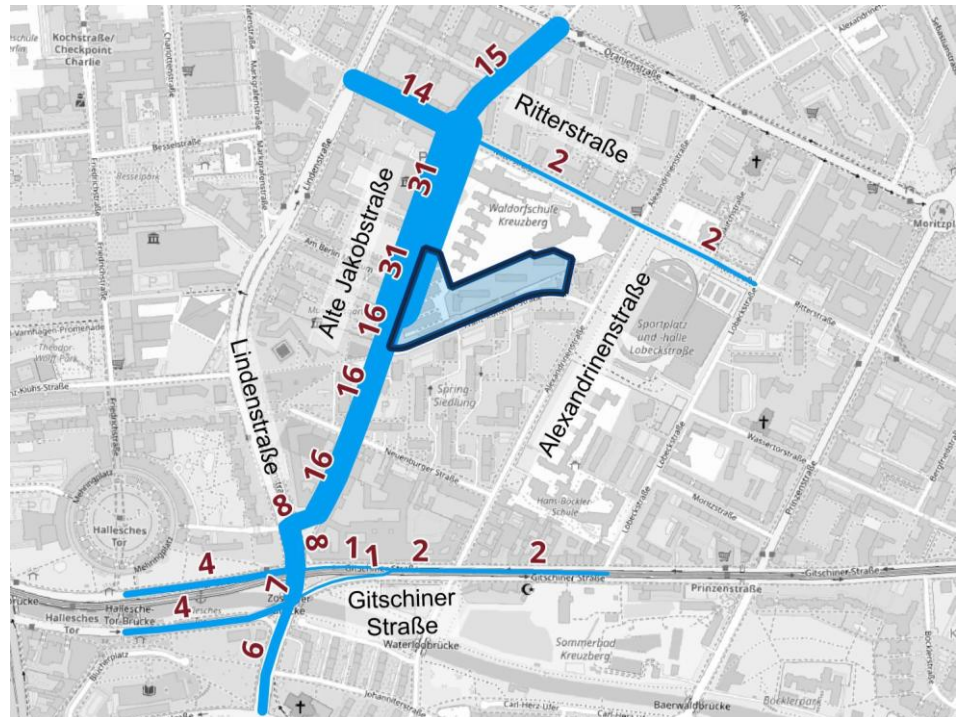
VI-125b

Überarbeiteter

Abschlussbericht

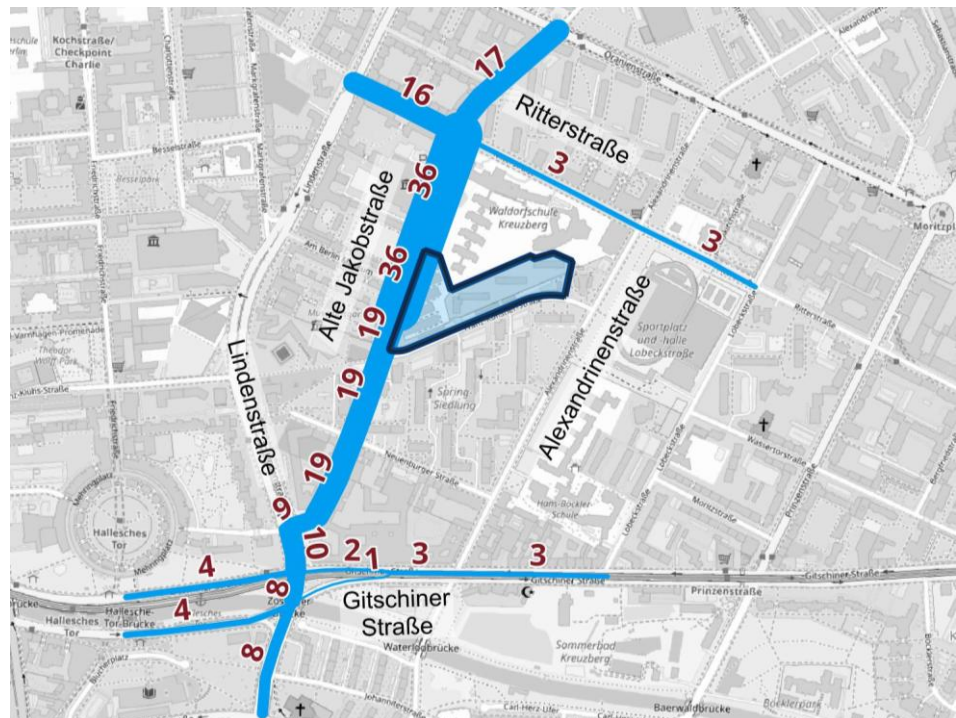
17.04.2025

Abbildung 31: Umlegung des Kfz-Neuverkehrs in der Frühschpitze 8-9 Uhr aus dem Plangebiet in umliegendes Straßennetz



Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, Ausschnitt und eigene Darstellung der Lage des Plangebietes, des umliegenden Neuverkehrs sowie Beschriftung, Zugriff am 04.03.2025.

Abbildung 32: Umlegung des Kfz-Neuverkehrs in der Spätschpitze 15-16 Uhr aus dem Plangebiet in umliegendes Straßennetz



Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, Ausschnitt und eigene Darstellung der Lage des Plangebietes, des umliegenden Neuverkehrs sowie Beschriftung, Zugriff am 04.03.2025.

5.2 Maßgeblicher Betrachtungsfall

Die Verkehrsfolgeabschätzung erfolgt für verschiedene verkehrliche Fälle, um den „maßgebenden Fall“ zu ermitteln, worin die höchsten Verkehrsbelastungen erwartet werden. Gebildet werden die zu betrachtenden Fälle durch die IST-Situation (Bestand) oder den Prognosezustand (zukünftig) jeweils mit und ohne Bauvorhaben. Die Fälle sind:

- Bestands-Nullfall: IST-Situation,
- Bestands-Planfall: IST-Situation plus Neuverkehr,
- Prognose-Nullfall: Prognose 2035,
- Prognose-Planfall: Prognose 2035 plus Neuverkehr.

Im vorliegenden Fall liegt das Plangebiet nicht direkt am übergeordneten Straßennetz an, für das Prognosedaten für das Jahr 2035 vorliegen. Im direkten Umfeld des Plangebietes liegen hauptsächlich Nebenstraßen, für welche keine Prognosedaten 2035, jedoch auf Basis der Verkehrserhebung vom 12.02.2025 Angaben zur bestehenden Kfz-Verkehrsstärke vorliegen.

Nach Aussage der Verkehrsverwaltung weist die Verkehrsprognose 2035 des Landes Berlin für die übergeordneten Straßen im Umfeld des Bauvorhabens keine signifikanten Steigerungen ggü. den Verkehrsmengenkarten 2019/2023 aus. Die maßgebende Verkehrsbelegung (höhere Zahlenwerte im Vergleich Bestandsdaten zu Prognose 2035) im übergeordneten Straßennetz ergibt sich damit aus den Bestandsdaten. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung empfiehlt die Verwendung ebendieser Bestandswerte aus der Verkehrsmengenkarte 2023.¹⁰ Es ist davon auszugehen, dass auch für die bauvorhaben-umgebenden Nebennetzstraßen analoge Aussagen gelten und somit die Bestandsdaten maßgebend sind.

Die integrierte Lage des Plangebiets in einem engen Straßennetz in Innenstadtlage führen zu einer dispersen Verteilung des Kfz-Verkehrs in viele Richtungen. Durch die disperse Verteilung des Neuverkehrs, die im Kapitel 5.1 dargestellt ist, treten an den einzelnen Knotenpunkten mit Anschluss an das übergeordnete Straßennetz nur wenige Kfz in den Spitzenstunden auf (vgl. Abbildung 30 bis Abbildung 32). Der Höchstwert beträgt 19 bzw. 17 Kfz in der Spitzenstunde am Nachmittag, die in der Lindenstraße und Oranienstraße auftreten. Dabei handelt es sich bereits um Quell- und Zielverkehr. Das heißt, dass sich die 19 Kfz auf verschiedene Fahrrelationen verteilen. 19 Kfz pro Stunde entspricht im Mittel etwa einem Kfz alle drei Minuten. Der Zuwachs ist angesichts der bestehenden Verkehrsstärken der Hauptstraßen derart gering, dass eine Berechnung der Auswirkung des Neuverkehrs auf die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im übergeordneten Straßennetz als nicht erforderlich bewertet wird.

Auf insgesamt geringem Niveau treten die meisten Kfz am Knotenpunkt Alte Jakobstraße / Ritterstraße auf. In der morgendlichen Spitzenstunde sind es 31 Kfz und am Nachmittag 36 Kfz. Auch hier handelt es sich bereits um

Gewobag
VU zum B-Plan
VI-125b

Überarbeiteter
Abschlussbericht

29.06.2026

Quell- und Zielverkehr. Für den Knotenpunkt Alte Jakobstraße / Ritterstraße erfolgt im folgenden Kapitel 6 eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung.

6 Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten ist maßgeblich für die Qualität des Verkehrsablaufs im Straßennetz. Um die Auswirkungen des Verkehrszuwachses in den anliegenden Straßen zu beurteilen, werden die Leistungsfähigkeiten des Knotenpunktes Ritterstraße / Alte Jakobstraße berechnet und bewertet. Zusätzlich zur bestehenden „rechts vor links“-Regelung wird im Planfall auch die Bevorrechtigung der Ritterstraße betrachtet. Zum jetzigen Stand liegt beim Bezirk noch keine konkrete Planung einer Fahrradstraße in der Ritterstraße bzw. einer Bevorrechtigung der Ritterstraße vor.²⁶ Die Ritterstraße gehört zum Radvorrangnetz. In Verbindung mit einer eventuell zukünftig zu berücksichtigenden Fahrradstraße in der Ritterstraße wird folglich in Anlehnung an das Berliner Mobilitätsgesetz²⁷ eine Vorfahrtberechtigung durch bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen gegenüber der einmündenden Nebenstraße Alte Jakobstraße geprüft und berücksichtigt.

Die Berechnungen erfolgen für die Früh- und Spätspitzenstunde der maßgebenden Bemessungsverkehrsstärken. Die am 12.02.2025 durchgeführte Verkehrszählung dient als Grundlage für den Bestandsverkehr.

Grundsätzlich wird die Leistungsfähigkeit einer Verkehrsanlage nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) über die Bewertungsgröße „Qualität des Verkehrsablaufs“ (QSV) ermittelt, die sich aus der mittleren Wartezeit ergibt (Tabelle 15 und Tabelle 16). Dabei sind die mittleren Wartezeiten verschiedenen Qualitätsstufen zugeordnet. QSV A ist die beste Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs und QSV F die schlechteste. Bis QSV D gilt eine Verkehrsanlage noch als ausreichend leistungsfähig.

Tabelle 15: HBS-Qualitätsstufen – Knotenpunkte mit Regelungsart „rechts vor links“

Qualitätsstufe	Beschreibung	zulässige mittlere Wartezeit
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.	≤ 10 s
B	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.	≤ 10 s

²⁶ Herr Nierich, Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Straßen- und Grünflächenamt, persönliche Kommunikation, 26.02.2025
²⁷ Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018 § 44 (3).

Qualitätsstufe	Beschreibung	zulässige mittlere Wartezeit
C	Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.	$\leq 15 \text{ s}$
D	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.	$\leq 20 \text{ s}$
E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.	$\leq 25 \text{ s}$
F	In diesem Bereich funktioniert die Regelungsart „rechts vor links“ nicht mehr.	$> 25 \text{ s}$

Tabelle 16: HBS-Qualitätsstufen – Vorfahrtgeregelter Knotenpunkte

Qualitätsstufe	Beschreibung	zulässige mittlere Wartezeit
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.	$\leq 10 \text{ s}$
B	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.	$\leq 20 \text{ s}$
C	Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.	$\leq 30 \text{ s}$

Qualitätsstufe	Beschreibung	zulässige mittlere Wartezeit
D	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.	$\leq 45 \text{ s}$
E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.	$> 45 \text{ s}$
F	Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.	Verkehrsstärke $>$ Kapazität

6.1 Ableitung der Bemessungsverkehrsstärke

Betrachtet wird als „maßgebender Fall“ der Bestands-Planfall. Für die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen werden die Bemessungsverkehrsstärken für die einzelnen Knotenströme an den Knotenpunkten während der Früh- und Spätspitze benötigt. Die Wahl der Spitzenstunden folgt aus den Ergebnissen der vorhandenen Verkehrszählung und der tageszeitlichen Verteilung aus dem Plangebiet. Zugrunde gelegt werden ganze Stundenintervalle.

Für die Untersuchung der Leistungsfähigkeiten wurde das Zeitintervall mit den insgesamt höchsten Belastungen an den Knotenpunkten gewählt, dass sich in Überlagerung des bestehenden Verkehrsaufkommens und mit dem Neuverkehr aus dem Plangebiet ergibt. So ergibt sich als Frühspitze für den Knotenpunkt Ritterstraße / Alte Jakobstraße 8 bis 9 Uhr. Als Spätspitze ergibt sich 15 bis 16 Uhr. Während der gewählten Spitzen erzeugt das Plangebiet in der Summe etwa 50 Kfz-Fahrten in der Frühspitze bzw. etwa 55 Kfz-Fahrten in der Spätspitze.

Das Verkehrsaufkommen der Bauvorhaben wurde gemäß den prozentualen Verteilungen aus dem Kapitel 5.1 für die Früh- und Spätspitzen auf die Knotenströme verteilt.

6.2 Knotenpunkt Ritterstraße / Alte Jakobstraße

Für den vierarmigen Knotenpunkt Ritterstraße / Alte Jakobstraße wurden, aus den bereits genannten Gründen (Kapitel 6, Seite 44), Leistungsfähigkeitsbetrachtungen für einen Knotenpunkt ohne Lichtsignalanlage mit unterschiedlichen Regelungsarten durchgeführt.

Aus den Überlagerungen der Verkehrsbelastungen des Bestands-Planfalls ergeben sich für die Spitzenstunden die Werte gemäß Tabelle 17 und Tabelle 18, die auch die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen zeigen.

Danach wird im Bestands-Planfall in allen Zufahrten eine befriedigende Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (Qualitätsstufe „C“) mit der „rechts vor links“-Regelung und eine sehr gute Qualitätsstufe (Qualitätsstufe „A“) mit der Bevorrechtigung der Ritterstraße erreicht. Somit wird in beiden Fällen eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes insgesamt erreicht. Es kann daher festgehalten werden, dass der Knotenpunkt auch mit zusätzlichem Verkehr leistungsfähig ist und noch Kapazitätsreserven bestehen.

Tabelle 17: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV), KP Ritterstraße / Alte Jakobstraße, Bestands-Planfall, Regelungsart „rechts vor links“

Knotenarm	Zufahrt	Richtung	Kfz		Wartezeit [s]		Qualität	
			Früh	Spät	Früh	Spät	Früh	Spät
Ritterstraße West	A	L	5	10	12,0	11,5	C	C
		G	37	54				
		R	24	25				
Alte Jakobstraße Süd	B	L	29	24				
		G	161	202				
		R	40	34				
Ritterstraße Ost	C	L	31	33				
		G	78	58				
		R	26	21				
Alte Jakobstraße Nord	D	L	33	15				
		G	157	136				
		R	18	13				

Gewobag
VU zum B-Plan
VI-125b

Überarbeiteter
Abschlussbericht

29.06.2026

Gewobag
VU zum B-Plan
VI-125b
Überarbeiteter
Abschlussbericht
17.04.2025

Tabelle 18: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV), KP Ritterstraße / Alte Jakobstraße, Bestands-Planfall, Bevorrechtigung Ritterstraße

Knotenarm	Zu- fahrt	Richtung	Kfz		Wartezeit [s]		Qualität	
			Früh	Spät	Früh	Spät	Früh	Spät
Ritterstraße West	A	L	5	10	3,5	3,4	A	A
		G	37	54	0,0	0,0	A	A
		R	24	25	0,0	0,0	A	A
Alte Jakobstraße Süd	B	L	29	24	8,1	7,4	A	A
		G	161	202	6,3	6,8	A	A
		R	40	34	3,6	3,7	A	A
Ritterstraße Ost	C	L	31	33	3,4	3,5	A	A
		G	78	58	0,0	0,0	A	A
		R	26	21	0,0	0,0	A	A
Alte Jakobstraße Nord	D	L	33	15	8,7	9,5	A	A
		G	157	136	6,2	6,1	A	A
		R	18	13	3,8	3,6	A	A
Ritterstraße West	A	L+G+R	66	89	2,3	2,3	A	A
Alte Jakobstraße Süd	B	L+G+R	230	260	7,3	7,7	A	A
Ritterstraße Ost	C	L+G+R	135	112	2,4	2,4	A	A
Alte Jakobstraße Nord	D	L+G+R	208	164	7,6	6,9	A	A
erreichbare Qualitätsstufe							A	A

7 Erschließungskonzept im Umweltverbund für das Plangebiet

Gewobag
VU zum B-Plan
VI-125b

Überarbeiteter
Abschlussbericht

29.06.2026

Dieses Kapitel befasst sich mit der äußeren verkehrlichen Erschließung des Neubauvorhabens. Der Fokus liegt auf dem Umweltverbund (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr). Aus der Verkehrsaufkommensermittlung (Kapitel 3.4) ergibt sich, dass die meisten Wege zum und vom Plangebiet im Umweltverbund erfolgen. An einem durchschnittlichen Werktag erzeugt das Neubauvorhaben mindestens etwa 9-mal mehr Wege im Umweltverbund als Kfz-Fahrten.

7.1 Fußverkehr

7.1.1 Fußwege

Die Ergebnisse des Kapitels 3.4 zeigen, dass das Neubauvorhaben zukünftig ein Verkehrsaufkommen von ca. 2.680 Fußwegen pro Werktag erzeugt. Zudem ist der Fußverkehr der wichtigste Zubringer zum ÖPNV und zu Mobilitätsstationen (z. B. Jelbi-Station am U-Bahnhof Prinzenstraße). Der ÖPNV verläuft entlang der Grenzen des Untersuchungsgebietes, nicht jedoch im Gebietsinneren und im direkten Umfeld des Vorhabens. Somit sind in der Nähe des Plangebietes auch die ca. 1.550 erzeugte Wege pro Werktag mit dem ÖPNV auf der ersten bzw. letzten Etappe vom bzw. zum Plangebiet dem Fußverkehr beizuzählen. Das insgesamt zu erwartende Fußverkehrsaufkommen im Untersuchungsgebiet beträgt somit bis 4.230 Fußwegen pro Werktag, was ca. 70 % der Wege des Umweltverbunds entspricht.

Gehwege, die im Zusammenhang mit dem Hochbau, erneuert werden müssen, sollten entsprechend dem Stand der Technik und Vorgabe der AV Geh- und Radwege gestaltet werden. Relevante Hinweise der AV betreffen insbesondere die für Berlin typische Dreiteilung des Seitenraums mit Gehbahn sowie Ober- und Unterstreifen und die Gehwegbreite.

Derzeit verfügt die Franz-Künstler-Straße lediglich über einen einseitigen Gehweg. Laut den Ausführungsvorschriften zu § 7 der AV Geh- und Radwege sollten jedoch Gehwege grundsätzlich auf beiden Seiten der Straße vorhanden sein. Um dies in Zukunft sicherzustellen, ist es wichtig, dass im Verfahren die Verkehrsflächen so festgelegt werden, dass diese Anforderungen berücksichtigt werden können und anschließend ein weiterer Gehweg angelegt werden kann. Dies ist auch von Bedeutung, da durch das Vorhaben ein erhöhtes Fußgänger-aufkommen erwartet wird.

Gemäß dem Mobilitätsgesetz²⁸ soll auch die Einrichtung von abkürzenden Fußwegen durch geschlossene Bauwerke oder Anlagen (Blockdurchwegungen) systematisch gefördert und bei allen Planungen berücksichtigt werden.

²⁸ Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018 § 50 (4).

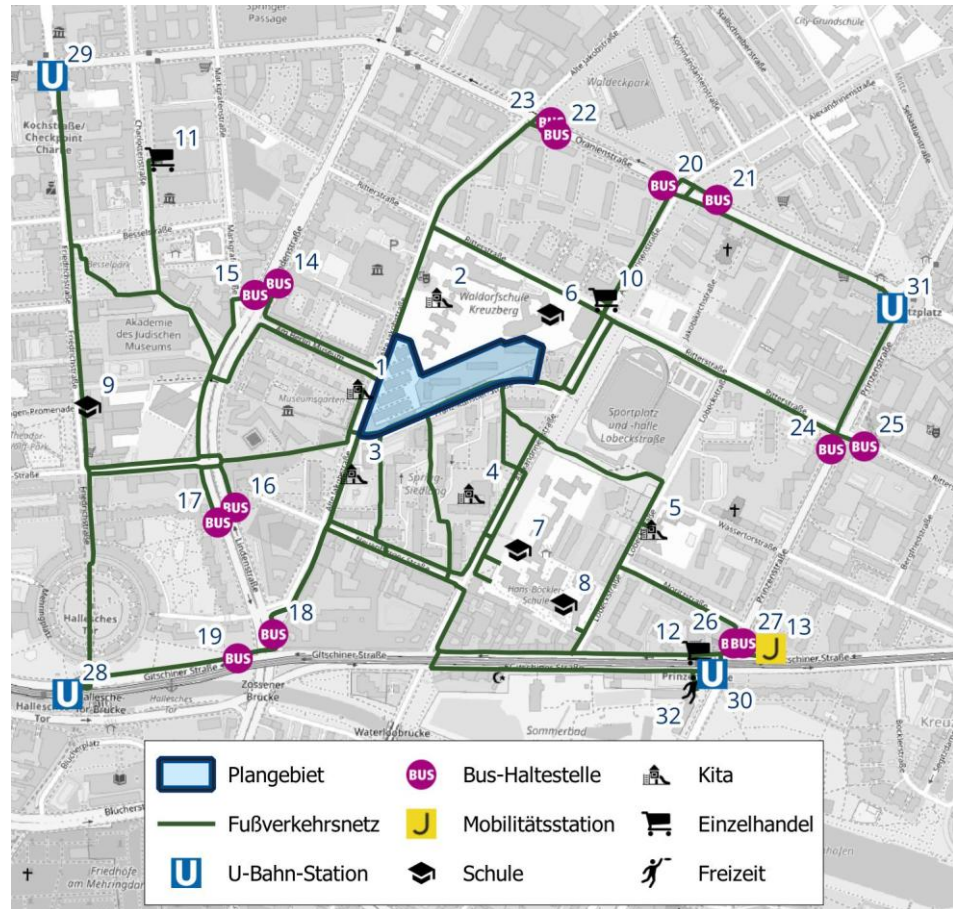
Tabelle 19 zeigt die nahräumigen Ziele und Quellen des Fußverkehrs des Plangebiets. Berücksichtigt sind Kitas, Schulen, Einzelhandel, Bus-Haltestellen, U-Bahn-Stationen und andere Ziele und Quellen, die in einer fußläufigen Entfernung von bis etwa 15 Minuten liegen, was einer Wegelänge von etwa 1.100 m entspricht. Die dahinterliegende Analyse erfolgte mit Hilfe von GIS. Die Mehrheit der betrachteten Ziele und Quelle liegt sogar nur bis zu ca. 600 m vom Plangebiet entfernt bzw. ist in weniger als 10 Minuten erreichbar. Abbildung 33 stellt die berücksichtigten Ziele und Quelle des Fußverkehrs des Plangebiets sowie das daraus resultierenden Fußverkehrsnetz.

Tabelle 19: Nahräumige Ziele und Quellen des Fußverkehrs des Plangebiets

Nr. auf der Karte	Ziel / Quelle	Entfernung in Metern	Entfernung in Minuten
1	Kita Milchstraße (Alte Jakobstr. 136)	100	1
2	Kita Waldorf-Kindergarten Kreuzberg (Alte Jakobstr. 10)	200	3
3	Kita Kotti (Alte Jakobstr. 172)	200	3
4	Kita Alexandrinenstraße (Alexandrinenstr. 118)	500	7
5	Kita Kindergärten City (Lobeckstr. 11)	800	10
6	Freie Waldorfschule Kreuzberg (Ritterstr. 78)	550	7
7	Otto-Wels-Grundschule (Alexandrinenstr. 12)	550	7
8	Hans-Böckler-Schule (Lobeckstraße 76)	850	12
9	Galilei-Grundschule (Friedrichstr. 13)	600	8
10	Einzelhandel Edeka Hilbrecht (Ritterstr. 38-40)	600	8
11	Discounter Lidl (Charlottenstr. 2)	750	11
12	Discounter Netto (Gitschiner Str. 73)	1.000	14
13	Jelbi Mobilitätsstation U Prinzenstraße (Gitschiner Straße 64)	1.100	15
14	Bus-Haltestelle Jüdisches Museum N (Busse 248 und N42)	300	4
15	Bus-Haltestelle Jüdisches Museum S (Busse 248 und N42)	500	7
16	Bus-Haltestelle Franz-Klühs-Straße N (Busse 248 und N42)	350	5
17	Bus-Haltestelle Franz-Klühs-Straße S (Busse 248 und N42)	400	6

Nr. auf der Karte	Ziel / Quelle	Entfernung in Metern	Entfernung in Minuten
18	Bus-Haltestelle Zossener Brücke (Lindenstraße; Busse 248 und N42)	400	5
19	Bus-Haltestelle Zossener Brücke (Gitschiner Straße; Busse 248, M41 und N42)	500	7
20	Bus-Haltestelle Alexandrinenstraße O (Busse 248 und M29)	550	7
21	Bus-Haltestelle Alexandrinenstraße W (Busse 248 und M29)	550	7
22	Bus-Haltestelle Waldeckpark O (Busse 248 und M29)	600	8
23	Bus-Haltestelle Waldeckpark W (Busse 248 und M29)	600	8
24	Bus-Haltestelle Prinzenstraße / Ritterstraße S (Bus 140)	1.000	13
25	Bus-Haltestelle Prinzenstraße / Ritterstraße O (Bus 140)	1.000	14
26	Bus-Haltestelle U Prinzenstraße S (Bus 140)	1.100	15
27	Bus-Haltestelle U Prinzenstraße N (Bus 140)	1.100	15
28	U-Bahn Hallesches Tor (U1, U3 und U6)	650	9
29	U-Bahn Kochstraße (U6)	900	12
30	U-Bahn Prinzenstraße (U1 und U3)	1.000	14
31	U-Bahn Moritzplatz (U8)	1.100	15
32	Sommerbad Kreuzberg (Prinzenstraße 113-119)	1.100	16

Abbildung 33: Nahräumige Ziele und Quellen des Fußverkehrs sowie das daraus resultierende Fußverkehrsnetz

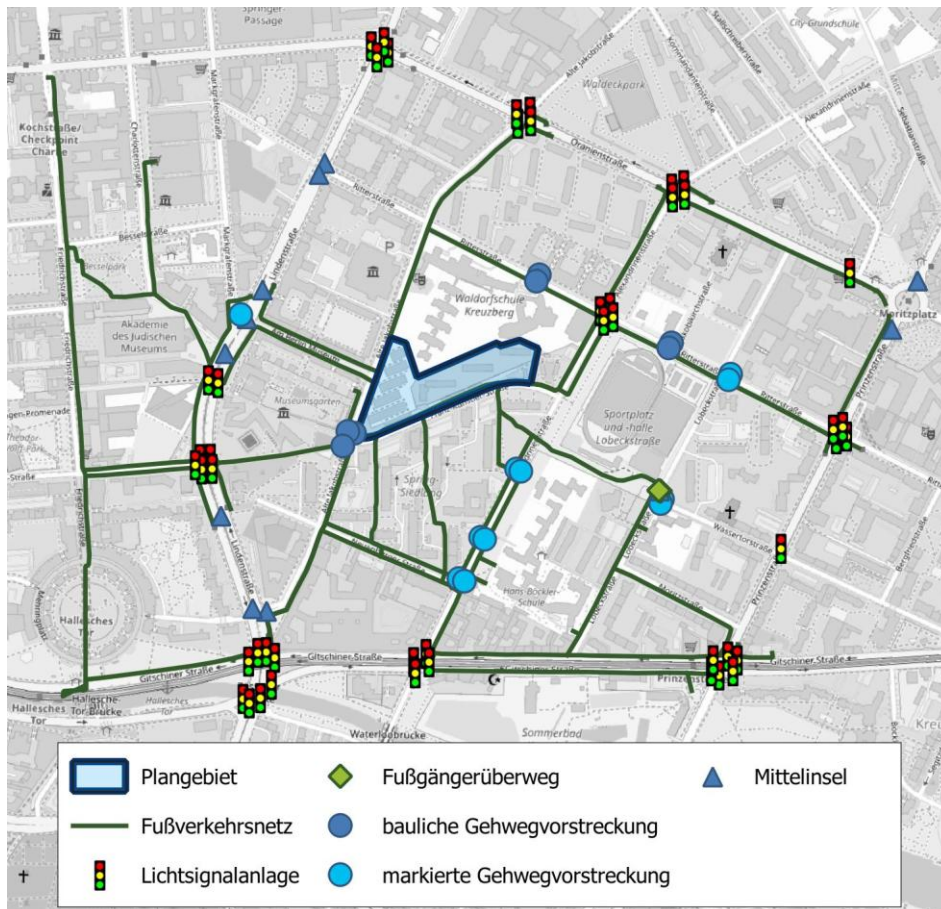


Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, Zugriff am 28.03.2024.

7.1.2 Querungshilfen

Querungshilfen sind eine wichtige und sicherheitsrelevante Ergänzung zu den Gehwegen. Aufgrund der integrierten Lage des Plangebietes werden im Umfeld mehrere Quermöglichkeiten empfohlen. Ihre Gestaltung sollte dem Stand der Technik und den Vorgaben der AV Geh- und Radwege entsprechen. Relevante Hinweise der AV betreffen insbesondere die Planung von Doppelborden und Dimensionierung der Anlagen. Ziel ist der Bau von sicheren Querungshilfen, durch gute Sichtbeziehungen und eine möglichst schmale zu querende Fahrbahn. Abbildung 34 zeigt bestehende Querungshilfen im Untersuchungsgebiet.

Abbildung 34: Querungshilfen im Untersuchungsgebiet im Bestand



Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, Zugriff am 09.04.2024.

Darüber hinaus ist bekannt, dass im Rahmen der Förderung des Fußverkehrs durch SenMVKU die Querung an drei weiteren Stellen im Umfeld verbessert werden soll:

- Knotenpunkt Ritterstraße / Alte Jakobstraße,
- Alexandrinenstraße auf Höhe der Hausnummer 15 und
- Alexandrinenstraße auf Höhe der Hausnummer 12.

Abbildung 35 bis Abbildung 37 geben einen Überblick über die Planung von Gehwegvorstreckungen und Fußgängerüberwegen. Am Knotenpunkt Ritterstraße / Alte Jakobstraße sind zwei Fußgängerüberwege geplant, in der südlichen Zufahrt der Alten Jakobstraße und in der östlichen Zufahrt der Ritterstraße. In der Alexandrinenstraße ist auf Höhe der Hausnummer 12 ein weiterer Fußgängerüberweg vorgesehen. Hiermit wird, im Zusammenhang mit den geplanten verkehrlichen Maßnahmen (siehe Kapitel 5.1), der Zugang zur Otto-Wels-Grundschule deutlich sicherer. Die Querungsstellen werden an allen genannten Standorten barrierefrei gestaltet.

Gewobag
**VU zum B-Plan
 VI-125b**

**Überarbeiteter
 Abschlussbericht**

29.06.2026

Abbildung 35: Geplante Querungshilfen im direkten Umfeld des Plangebietes



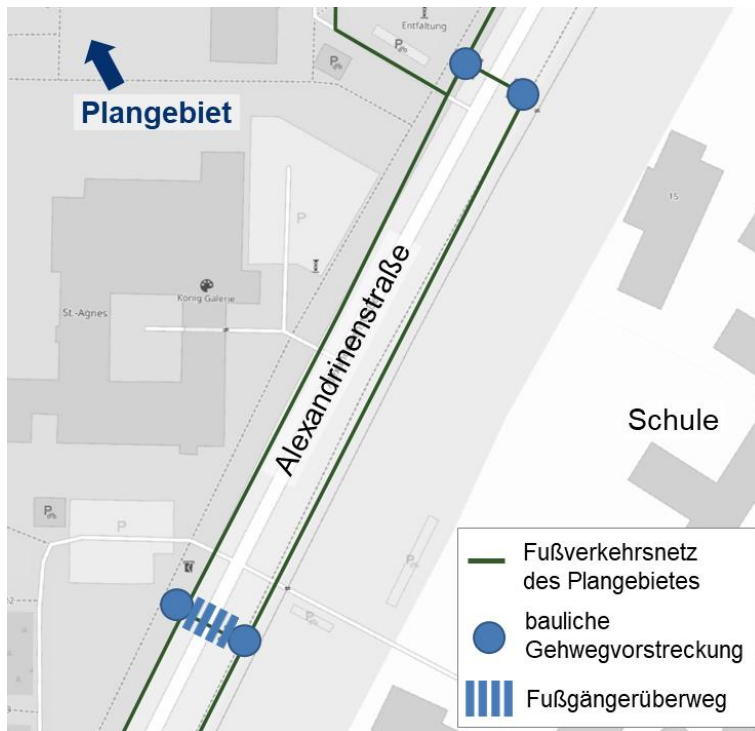
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, Zugriff am 09.04.2024.

Abbildung 36: Geplante Querungshilfen am Knotenpunkt Ritterstraße / Alte Jakobstraße



Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, Zugriff am 09.04.2024.

Abbildung 37: Geplante Querungshilfen in der Alexandrinenstraße



Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, Zugriff am 09.04.2024.

Über die genannten Standorte hinaus werden durch die Neubebauung weitere Verbesserungen der Querungssituation im Umfeld des Plangebietes empfohlen. Die Standorte können durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in die Arbeitsgruppe zur Förderung des Fußverkehrs der SenMVKU eingebracht werden.

Zusätzliche mögliche/empfohlene Querungshilfen:

- FGÜ über die Alte Jakobstraße in Höhe der Franz-Künstler-Straße:
Die Bedeutung der direkten Fußwegeverbindungen entlang des Jüdischen Museums in Richtung Lindenstraße (dort liegen Bushaltestellen) wird deutlich steigen.
- Bauliche Gehwegvorstreckungen über die Alte Jakobstraße in Höhe des verkehrsberuhigten Bereichs Am Berlin Museum:
Weitere direkte Fußwegeverbindung in Richtung Lindenstraße. Hier könnte eine bauliche Querungsstelle in die beidseitig bestehenden Parkbuchten integriert werden. Die Lage wäre auf Höhe des auf dem Plangebiet vorgesehenen Quartiersplatzes, der erwartungsgemäß ein Zentralsierungspunkt von Fußverkehr sein wird.
- Bauliche Gehwegvorstreckungen über die Franz-Künstler-Straße direkt östlich der Alten Jakobstraße:
Damit würde die Querung aller Personen in Richtung Südwesten bzw. Lindenstraße, Gitschiner Straße und Zossener Brücke sicherer.

Gewobag
**VU zum B-Plan
VI-125b**

**Überarbeiteter
Abschlussbericht**

29.06.2026

- Bauliche Gehwegvorstreckungen über die Franz-Künstler-Straße etwa mittig zwischen der Alten Jakobstraße und Alexandrinenstraße: Damit würde die Querung aller Personen in Richtung Süden bzw. Gitschiner Straße und Zossener Brücke sicherer. Die offene Bebauungsstruktur südlich der Franz-Künstler-Straße begünstigt direkte Fußwege, die durch Querungsstellen entlang der Straße sicher erreichbar sein sollten.

7.2 Radverkehr

Auf den Radverkehr bezogen erzeugt das Neubauvorhaben zukünftig ein Verkehrsaufkommen von ca. 1.720 Fahrrad-Fahrten pro Werktag bzw. etwa 150 Fahrrad-Fahrten in der Spätspitze. Das Radverkehrsaufkommen ist somit etwa 2,5-mal größer als das Kfz-Verkehrsaufkommen (siehe Kapitel 3).

7.2.1 Fahrradrouten

Tabelle 20 zeigt sowohl die nähräumigen als auch die außerhalb des Untersuchungsgebiet liegenden Ziele und Quellen des Radverkehrs des Plangebiets. Berücksichtigt sind die nahliegenden Ziele, die auch zu Fuß erreichbar sind, und wichtige Ziel- und Quellverkehrszentren in der Stadt mit einer Entfernung von bis etwa 4 km bzw. etwa 15 Minuten mit dem Fahrrad.

Die berücksichtigten Ziele und Quelle des Radverkehrs des Plangebiets sowie das daraus resultierenden Fußverkehrsnetz im Bereich des Untersuchungsgebiet bzw. im weiteren Umfeld sind in der Abbildung 38 bzw. Abbildung 39 dargestellt.

Tabelle 20: Ziele und Quellen des Radverkehrs des Plangebiets

Nr. auf der Karte	Ziel / Quelle	Entfernung in Metern	Entfernung in Minuten
1	Kita Milchstraße (Alte Jakobstr. 136)	100	1
2	Kita Waldorf-Kindergarten Kreuzberg (Alte Jakobstr. 10)	200	1
3	Kita Kotti (Alte Jakobstr. 172)	200	1
4	Kita Alexandrinenstraße (Alexandrinenstr. 118)	500	1
5	Kita Kindergärten City (Lobeckstr. 11)	800	2
6	Freie Waldorfschule Kreuzberg (Ritterstr. 78)	550	2
7	Otto-Wels-Grundschule (Alexandrinenstr. 12)	600	2
8	Hans-Böckler-Schule (Lobeckstraße 76)	950	3
9	Galilei-Grundschule (Friedrichstr. 13)	600	2

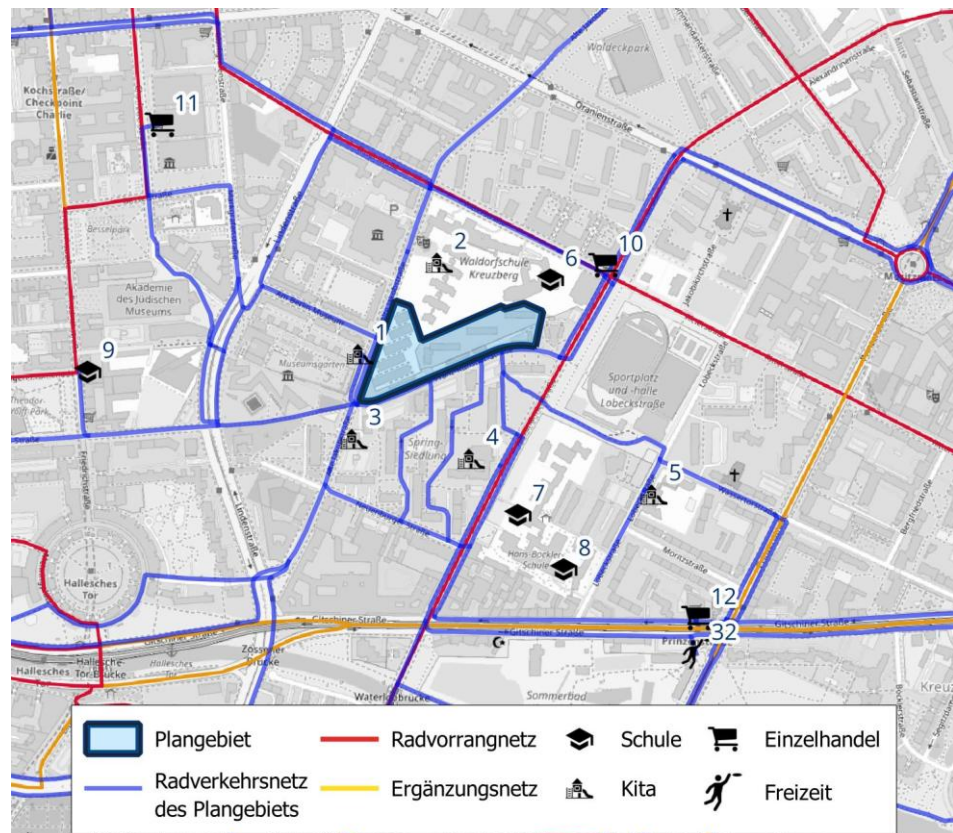
Gewobag
VU zum B-Plan
VI-125b

**Überarbeiteter
Abschlussbericht**

29.06.2026

Nr. auf der Karte	Ziel / Quelle	Entfernung in Metern	Entfernung in Minuten
10	Einzelhandel Edeka Hilbrecht (Ritterstr. 38-40)	600	2
11	Discounter Lidl (Charlottenstr. 2)	700	3
12	Discounter Netto (Gitschiner Str. 73)	1.200	4
32	Sommerbad Kreuzberg (Prinzenstraße 113-119)	1.100	16
33	Park am Gleisdreieck	2.500	10
34	Tempelhofer Feld (Columbiadamm)	3.100	13
35	Mehringdamm	2.200	9
36	Potsdamer Platz	2.300	9
37	Alexanderplatz	2.800	9
38	Bahnhof Berlin-Friedrichstraße	3.000	12
39	Hermannplatz	3.100	11
40	Yorkstraße	3.200	13
41	Ostbahnhof	3.600	14
42	Oberbaumbrücke / Warschauer Straße	4.000	14
43	Hauptbahnhof	4.100	16

Abbildung 38: Nahräumige Ziele und Quellen des Radverkehrs des Plangebiets, das daraus resultierende Radverkehrsnetz und das geplante Radverkehrsnetz



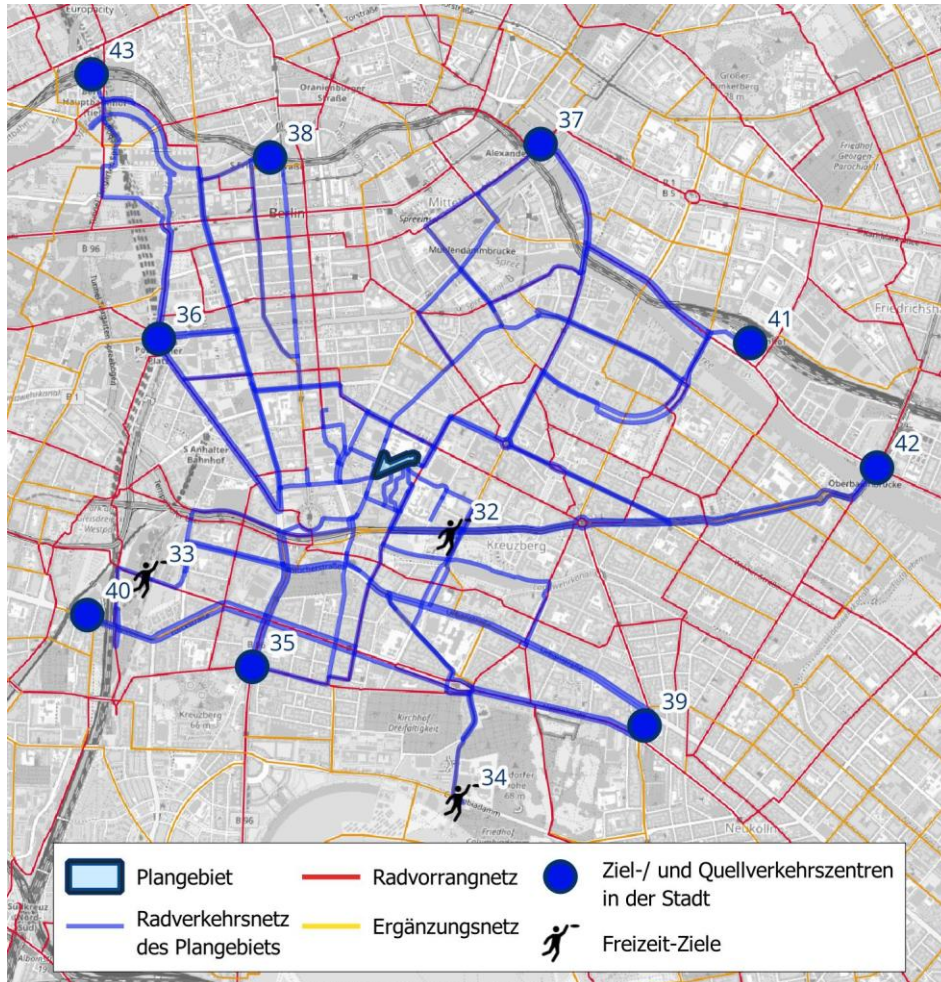
Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende (Zugriff am 28.03.2024) und das geplante Radverkehrsnetz 2021 (Geoportal Berlin)

Abbildung 39: Ziele und Quellen des Radverkehrs des Plangebiets außerhalb des Untersuchungsgebiet, das daraus resultierende Radverkehrsnetz und das geplante Radverkehrsnetz

Gewobag
**VU zum B-Plan
 VI-125b**

**Überarbeiteter
 Abschlussbericht**

29.06.2026



Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende (Zugriff am 28.03.2024) und das geplante Radverkehrsnetz 2021 (Geoportal Berlin)

Die Anbindung an das vom Land Berlin geplante Radverkehrsnetz, und zwar an die Ritterstraße und Alexandrinenstraße, die zum Radvorrangnetz gehören, erfolgt über die Alte Jakobstraße und Franz-Künstler-Straße.

In der Alten Jakobstraße gibt es keinen Radverkehrsanlagen. Um die Anbindung an das Radvorrangnetz in der Ritterstraße etwas zu verbessern und den Schutz des Radverkehrs am Knotenpunkt zu erhöhen, sind aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) in der Alte Jakobstraße zu empfehlen. Der aufgeweitete Radaufstellstreifen liegt vor der Haltlinie des in gleicher Richtung fahrenden Kfz-Verkehrs und ermöglichen es der Radfahrenden, sich vor den Kfz aufzustellen. Die Radfahrende befinden sich somit im Sichtfeld der Kfz und haben die Möglichkeit direkt links abzubiegen.

7.2.2 Fahrradparken

Nach der Ausführungsvorschrift des Landes Berlin (AV Stellplätze) und unter den im Kapitel 4.2 gewählten Annahmen sind für das Neubauvorhaben etwa 1.037 Fahrradstellplätze einzurichten.

Attraktive Abstellanlagen für Fahrräder fördern den Radverkehr. Sie müssen verschiedene Anforderungen erfüllen, um einfach zugänglich zu sein und bequem und praktisch genutzt werden zu können. Für Fahrradabstellplätze wird eine Fußwegentfernung von bis zu 100 m als zumutbar eingeschätzt. Diese Entfernung kann jedoch, abhängig von der Art der Nutzenden und der Qualität der Abstellanlagen, deutlich kürzer sein. Die Erfahrung zeigt, dass die Fahrradabstellplätze möglichst nah am Ziel, also an den Gebäudezugängen, eingerichtet werden sollten. Von hoher Priorität ist die gute Sichtbarkeit oder Beschilderung der Abstellanlagen, da Fahrräder andernfalls außerhalb der Anlagen, wild geparkt werden. Im Vergleich zum Auto sind eine bessere Erreichbarkeit und Unterbringung des Fahrrads anzustreben. Die Abstellanlagen unterscheiden sich hinsichtlich Art und Standort, sowie den Anforderungen der Nutzenden je nach deren Tätigkeit und Abstelldauer. Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs, Luftpumpen, Reparaturstationen, Schließfächer oder Trockenräume und Duschen können Radabstellanlagen ergänzen und erhöhen die Zufriedenheit der Nutzenden.

Bei der Vielzahl an zu schaffenden Radabstellplätzen sind unterschiedliche Orte und Varianten an Abstellanlagen zu empfehlen. Beim Fahrradparken in und an Wohngebäuden gibt es große Unterschiede zwischen zwei Nutzergruppen: die Freizeit-Radfahrenden und die alltäglichen Radfahrenden. Die erstere Gruppe benutzt ihr Fahrrad seltener und nimmt daher etwas längere Wege in Kauf, um das Verkehrsmittel zu erreichen. Die Gruppe der Radfahrenden, die das Fahrrad im Alltag nutzt, benötigt einen schnellen und bequemen Zugriff auf das Fahrrad. Radabstellplätze für Alltagsradfahrende sollten näher am Hauseingang liegen als Kfz-Stellplätze. Beide Gruppen haben ein großes Interesse daran, dass ihre Räder vor Diebstahl und Vandalismus sowie der Witterung geschützt sind.

Dabei sind folgende Anforderungen zu beachten. Abstellplätze sollten:

- von der öffentlichen Verkehrsfläche aus möglichst ebenerdig erreichbar sein, wobei maximal eine Stufe zulässig ist,
- leicht zugänglich sein,
- durch ihre Lage oder entsprechende Wegweisung auffindbar sein,
- dem Fahrrad einen sicheren Stand durch einen Anlehnbügel geben, der mindestens 0,80 Meter hoch und 0,80 Meter lang ist und einen Mindestabstand zwischen den Abstellplätzen von 0,90 Meter besitzen, sofern Anlehnbügel beidseitig nutzbar sind; dienen sie nur zum Anschließen eines Fahrrades, ist ein Abstand von 0,60 Metern ausreichend; für Fahrradbügel werden Versionen mit Rechteckrohr empfohlen, um ein Aufschneiden mit Rohrschneidern zu verhindern,

- einen jeweils notwendigen Erschließungsgang mit einer Breite von 1,80 Metern (Bewegungsfläche für ein Standardfahrrad) haben,
- in der Regel Fahrrädern einen Schutz gegen Witterung und Diebstahl bieten, vorzugsweise in einem abgeschlossenen Raum und
- nach AV Stellplätze in Höhe von 5 % der Anzahl den Anforderungen von Sonderfahrrädern (zum Beispiel Lastenräder) beziehungsweise Fahrrädern mit Anhängern entsprechen (Bügelabstand 1,80 Meter; Tiefe der Fläche: 2,50 Meter; Breite des Erschließungsgangs 2,30 Meter). Dem Ziel eines autoarmen Quartiers folgend, ist ein höherer Anteil dieser Abstellplätze anzustreben, um den Bedürfnissen der Nutzenden gerecht zu werden.

7.3 Mobilitätsstationen und Sharing-Angebote

Mobilitätsstationen sind eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV und bieten Alternativen zum privaten Kfz. Im Land Berlin etabliert sich der Betrieb von Mobilitätsstationen durch die BVG. Es werden Jelbi-Stationen und Jelbi-Punkte unterschieden. Jelbi-Stationen werden bevorzugt an S+U-Bahnhöfen eingerichtet, die kleinen Jelbi-Punkte bieten nur zweirädrige Fahrzeuge an und ergänzen das Netz.

Die zum Plangebiet nächstgelegene Jelbi-Station liegt am U-Bahnhof Prinzenstraße in der Gitschiner Straße 64. In Ergänzung dazu könnten nahe des Plangebietes ein bis zwei Jelbi-Punkte implementiert werden. Neben dem Schaffen eines Angebots, dass es in der Innenstadt durch die Freeloating-Modelle nahezu flächendeckend gibt, liegt ein Vorteil von Stationen vor allem in der Ordnung der Mikromobilitätsangebote. Das freie Abstellen von Rollern und Fahrrädern im Umfeld des Plangebietes muss vermieden werden, um den Fußverkehr und vor allem Menschen mit Behinderungen nicht zu beeinträchtigen.

Um die Mobilität der Einwohnenden zu verbessern und den Umweltverbund zu fördern, kann auch ein internes stationäres Bikesharing-System eingerichtet werden. Dieses System sollte auf die Einwohnenden des Quartiers ausgerichtet sein und könnte beispielsweise 4 E-Lastenfahrräder umfassen, die nach Gebrauch stets zurückzubringen sind. Carsharing ist eine gute Maßnahme zur Gewährleistung der Kfz-Mobilität bei gleichzeitig effizienterer Auslastung als im privaten Gebrauch. Der Bedarf umfasst je nach Nutzungszweck verschiedene Fahrzeugarten und Nutzungsmodelle, wie Klein- und Familienwagen oder Transporter. Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb reduzieren lokale Emissionen.

Es ist auch denkbar, dass die Gewobag Carsharing-Fahrzeuge an einer festen Station anbietet. Eine Reservierung von Stellplätzen für Sharing-Fahrzeuge ist dabei auch im öffentlichen Raum möglich. Seit der am 28.04.2020 in Kraft getretenen StVO-Novelle können Stellplätze dezidiert für Carsharing-Fahrzeuge und für bestimmte Anbieter zur Verfügung gestellt werden. Der Zugang zu Sharing-Fahrzeugen sollte attraktiver und kürzer sein als zu privaten

Pkw. Die zentrale Lage des Plangebiets und viele nahräumige Ziele erleichtern den Einsatz von Elektrofahrzeugen, sofern die Ladeinfrastruktur vorhanden ist.

Zusätzlich ist auch die Installation eines Mobilitätsmonitors denkbar. Dieser Monitor zeigt die verfügbaren Angebote des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) samt Abfahrtszeiten sowie die verschiedenen Sharing-Angebote in der Umgebung an. Er dient als zentrale Informationsquelle für die Einwohnenden und Besuchenden des Plangebiets, erleichtert die Planung von Fahrten und erhöht die Attraktivität des ÖPNV und der Sharing-Angebote.

7.4 Lieferverkehr des Einzelhandels

Dem Umgang mit dem Wirtschaftsverkehr kommt in einer integrierten Lage mit überwiegender Wohnnutzung eine besondere Bedeutung zu. Die Versorgung der Gewerbe ist bei gleichzeitig zu wahrender Verkehrssicherheit und größtmöglichem Schutz vor Emissionen sicherzustellen.

Wie in Kapitel 3.3 gezeigt sind werktäglich bis zu 14 Lkw-Fahrten zu erwarten, was etwa sieben Fahrzeugen entspricht. Davon entfallen sechs Lkw-Fahrten bzw. drei Lkw auf den Einzelhandel. In den Lkw-Fahrten ist auch die Müllentsorgung inbegriffen, die es dort heute auch schon gibt. Somit reduziert sich die tägliche Lkw-Zahl nochmals. Der Zuwachs an Lkw-Verkehr durch den Einzelhandel – etwa bis vier Fahrten pro Tag – und seine Auswirkung sind somit als gering zu bewerten. Im Folgenden werden Hinweise und Maßnahmen zum Umgang mit dem Lkw-Verkehr gegeben.

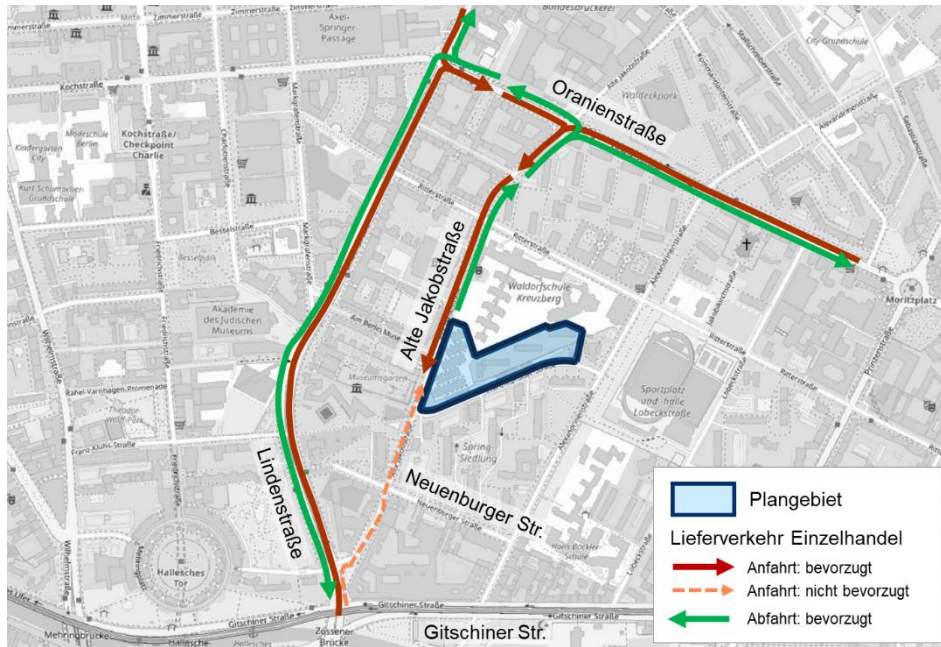
Das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg hat im Abstimmungsprozess zu dieser Verkehrsuntersuchung darauf hingewiesen, dass Lieferverkehre des Einzelhandels sowie der Kita auf dem Grundstück stattfinden müssen. Fahrzeuge zur Müllentsorgung können hingegen im öffentlichen Straßenraum halten. Es ist zu empfehlen, dass die Lieferungen auf dem Grundstück in dem Gebäude stattfinden, um die Lärmwirkung für das Umfeld zu reduzieren.

Bezüglich der Lieferzeiten kann das Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin (LImSchG Bln) eine Orientierung bieten, wenngleich es keine Anwendung auf den Straßenverkehrslärm findet. Als besonders zu schützen sind demnach die Nachtzeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr sowie Sonn- und gesetzliche Feiertage zusätzlich zwischen 6 Uhr und 22 Uhr.

Aufgrund der Lage im Nebenstraßennetz und der geplanten Fahrradstraße in der Alexandrinenstraße werden bestimmte Straßen zur An- und Abfahrt des Lieferverkehrs, insbesondere des Lkw-Verkehrs, empfohlen. Vorgesehen ist eine Erschließung über die Oranienstraße nördlich des Plangebietes (Abbildung 40). So ist eine geradlinige Zuführung durch die Alte Jakobstraße möglich. Die Abbiegevorgänge sollten soweit wie möglich minimiert und an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten vorgenommen werden. Das Wenden der Lie-

ferfahrzeuge kann durch das Ein- und Ausbiegen auf das Grundstück erfolgen, auf dem die Fahrzeuge zum Laden und Liefern halten müssen. Zur Lenkung der Lieferverkehre können Beschilderungen zum Einsatz kommen.

Abbildung 40: An- und Abfahrt des Lieferverkehrs zum Einzelhandel.



Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende, Zugriff am 05.03.2025.

8 Zusammenfassung

Die Gewobag Wohnungsbau-Aktiengesellschaft Berlin plant auf dem ca. 2,1 ha großen Grundstück Alte Jakobstraße 4 und Franz-Künstler Straße 10 den Bau von etwa 500 Wohnungen. Zusätzlich sind Flächen für Einzelhandel, weitere gewerbliche Nutzungen, soziale oder gemeinwohlorientierte Einrichtungen sowie eine Fläche für (wahlweise)²⁹ eine Kita, andere soziale Nutzungen oder besondere Wohnformen vorgesehen. Darüber hinaus soll auf der Vorhabenfläche eine Kfz-Stellplatzanlage mit 70 Kfz-Stellplätzen entstehen.

Ein Ziel des städtebaulichen Entwurfs ist es, ein möglichst autoarmes Quartier zu schaffen, in dem über die Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen hinaus auf der Vorhabenfläche nur eine geringe Anzahl an Kfz-Stellplätzen angeboten werden. Der Ansatz einer möglichst niedrigen Pkw-Dichte für die Bewohnenden des Bauvorhabens wird hergeleitet und begründet über die strukturellen Gegebenheiten des Bauvorhabens (50 % mietpreisgebundener Wohnraum für Haushalte mit niedrigem Haushaltsnettoeinkommen) und dessen Umfeldes sowie durch die in der Bestandsanalyse identifizierten guten Bedingungen im Umweltverbund, die aufgeführten Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs, Optionen in Bezug auf alternative Mobilitätsformen und die spezifischen Merkmale des Untersuchungsgebietes, welche die

²⁹ In die verkehrliche Betrachtung geht die Nutzung Kita ein, um das Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung eines Worst-Case-Szenarios abzubilden.

Gewobag

VU zum B-Plan

VI-125b

Überarbeiteter

Abschlussbericht

17.04.2025

Attraktivität und Nutzung des Umweltverbunds fördern. Die innerstädtische Lage des Plangebietes mit guter ÖPNV-Anbindung sowie guter Erreichbarkeit mit dem Fahrrad und zu Fuß bietet gute Alternativen zur Nutzung privater Pkw. Künftige Einwohnende des Neubaus können sich daher grundsätzlich darauf einstellen, dass innerhalb des Bauvorhabens nur eine geringe Anzahl an Stellplätzen zur Verfügung stehen wird und im Bauvorhaben umgebenden öffentlichen Raum nur in gewissem Maße Stellplätze verfügbar sind. Darüber hinaus bieten private Garagen in fußläufiger Entfernung vom Untersuchungsgebiet ergänzend Möglichkeiten, Kfz-Stellplätze zu und diverse im Plangebiet und Umfeld bestehende Carsharing Angebote erlauben auch ohne privaten Pkw-Besitz grundsätzlich eine Kfz-Nutzung.

Der Nachweis der verträglichen Abwicklung des Kfz-Stellplatzbedarfes der Bewohnenden (150 Kfz-Stellplätze) und der weiteren Nutzenden (35 Kfz-Stellplätze im Tagesmaximum) des Bauvorhabens wird erbracht. Der Bedarf für Bewohnende kann in Summe über die bauvorhabenbezogene Stellplatzanlage mit bis zu 70 Stellplätzen, im umliegenden öffentlichen Straßenland mit rund 90 freien Stellplätzen in den Nachtstunden und in weiteren umliegenden privaten Stellplatzanlagen mit rund 40 freien Plätzen vollständig abgedeckt werden. Der Stellplatzbedarf der Nutzenden der geplanten Einzelhandelsfläche, der gewerblichen sowie der sozialen und gemeinwohlorientierten Nutzungen wird über die geplante Stellplatzanlage abgedeckt. Für mobilitätseingeschränkte Personen sind mindestens drei Stellplätze einzurichten, je einer für Kita, Einzelhandel und Gewerbe. Für Fahrräder sind für das Bauvorhaben nach der AV Stellplätze etwa 1.040 Radabstellplätze zu schaffen.

Die Verkehrsaufkommensermittlung, die auch die Grundlage für die Bewertung der Leistungsfähigkeit der relevanten Knotenpunkte bildet, zeigt, dass durch die geplanten Nutzungen ca. 685 Kfz-Fahrten / Werktag und ca. 5.950 Wege / Werktag im Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) erzeugt werden. Die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs ist auch mit Realisierung der neuen Nutzungen gegeben. Der Lieferverkehr, vor allem die Lkw, sollen auf dem Grundstück halten und dieses von Norden über die Alte Jakobstraße anfahren.

Wie bereits die Aufkommensermittlung zeigt, finden die mit Abstand meisten Wege zu Fuß statt. Daher wird ein Ausbau der Querungsmöglichkeiten empfohlen. Radabstellanlagen sollten in ausreichender Anzahl und hoher Qualität hergestellt werden. Zum Schaffen und Organisieren von Mobilitätsangeboten für eine flexible Mobilität ohne eigenen Pkw werden die Einrichtungen einer Mobilitätsstation, ein internes stationäres Bikesharing-System mit E-Lastenfahrräder, Carsharing und ein Mobilitätsmonitor empfohlen. Dies kann im weiteren Planungsverfahren durch ein standortspezifisches Mobilitätskonzept detailliert geplant werden.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bedienhäufigkeit des ÖPNV	9
Tabelle 2:	Verbindungsstandards für Zentren mit der Erfüllung für das Plangebiet	9
Tabelle 3:	Spitzenstunden und Kfz-Verkehr der Verkehrszählungen	21
Tabelle 4:	DTV _w -Werte der Verkehrszählung am Knotenpunkt Alte Jakobstraße / Franz-Künstler-Straße je Straßenabschnitt	21
Tabelle 5:	Geplante Nutzungen	23
Tabelle 6:	Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (Wohnen)	24
Tabelle 7:	Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (großflächiger EH)	25
Tabelle 8:	Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (Kita)	26
Tabelle 9:	Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (Gewerbe)	26
Tabelle 10:	Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (soziale, gemeinwohlorientierte Einrichtungen)	27
Tabelle 11:	Übersicht der Kennwerte je Teilnutzung	28
Tabelle 12:	Durchschnittliches, gebietsbezogenes werktägliches Personen-, Wege- und Kfz-Fahrtenaufkommen je Teilnutzung	28
Tabelle 13:	Durchschnittliches, gebietsbezogenes werktägliches Wegeaufkommen je Teilnutzung	30
Tabelle 14:	Stellplatzbedarf Fahrrad	37
Tabelle 15:	HBS-Qualitätsstufen – Knotenpunkte mit Regelungsart „rechts vor links“	44
Tabelle 16:	HBS-Qualitätsstufen – Vorfahrtgeregelte Knotenpunkte	45
Tabelle 17:	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV), KP Ritterstraße / Alte Jakobstraße, Bestands-Planfall, Regelungsart „rechts vor links“	47
Tabelle 18:	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV), KP Ritterstraße / Alte Jakobstraße, Bestands-Planfall, Bevorrechtigung Ritterstraße	48
Tabelle 19:	Nähräumige Ziele und Quellen des Fußverkehrs des Plangebiets	50
Tabelle 20:	Ziele und Quellen des Radverkehrs des Plangebiets	56

Gewobag
**VU zum B-Plan
 VI-125b**

**Überarbeiteter
 Abschlussbericht**

29.06.2026

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Untersuchungsgebiet (äußere blaue Grenze) und Geltungsbereich des Bebauungsplans VI 125b (innere blaue Grenze)	2
Abbildung 2:	Flächennutzungsplan Berlin (Auszug)	3
Abbildung 3:	Engeres öffentliches Straßennetz	4

Gewobag
VU zum B-Plan
VI-125b
Überarbeiteter
Abschlussbericht
17.04.2025

Abbildung 4:	Franz-Künstler-Straße nahe Alexandrinenstraße, Blickrichtung Westen	4
Abbildung 5:	Franz-Künstler-Straße nahe Alte Jakobstraße, Blickrichtung Nordwesten	4
Abbildung 6:	Alte Jakobstraße, Blickrichtung Nord	5
Abbildung 7:	Weiteres öffentliches Straßennetz	5
Abbildung 8:	Übergeordnetes Straßennetz (Bestand)	6
Abbildung 9:	Übergeordnetes Straßennetz (Planung 2030)	7
Abbildung 10:	Räumliche Erschließung des Plangebiets mit dem ÖPNV (Radius von 300 m und 400 m um das Plangebiet)	8
Abbildung 11:	Erreichbarkeitsanalyse ausgehend von der Franz-Künstler-Straße 10	11
Abbildung 12:	Geplantes Radverkehrsnetz im Umfeld des Plangebiets	12
Abbildung 13:	Theoretische Erreichbarkeit binnen 10 Minuten ausgehend von der Franz-Künstler-Straße	12
Abbildung 14:	Südlicher Gehweg Franz-Künstler-Straße, Höhe Alte Jakobstraße, Blickrichtung Osten	13
Abbildung 15:	Östlicher Gehweg Alte Jakobstraße, Blickrichtung Norden	13
Abbildung 16:	Lichtsignalisierte Querungsstelle Ritterstraße / Alexandrinenstraße, Blickrichtung Osten	14
Abbildung 17:	Querungshilfe Ritterstraße, Blickrichtung Norden	14
Abbildung 18:	Haltverbote im Untersuchungsgebiet	15
Abbildung 19:	öffentlicher Raum: Parkraumangebot (links) und Parkraumbelastungsgrad werktags 3 Uhr (rechts) im Jahr 2020	16
Abbildung 20:	private Flächen: Parkraumangebot (links) und Parkraumbelastungsgrad werktags 3 Uhr (rechts) im Jahr 2020	17
Abbildung 21:	Kfz-Verkehrsmengen in 2023	19
Abbildung 22:	Lkw-Verkehrsmengen in 2023	19
Abbildung 23:	Zählstandorte	21
Abbildung 24:	Tageszeitliche Verteilung des Kfz-Verkehrsaufkommens am durchschnittlichen Werktag im überlagerten Quell- und Zielverkehr	29
Abbildung 25:	Tagesverlauf der Stellplatznachfrage der Nutzungen Einzelhandel, Gewerbe, Kita und soziale und gemeinwohlorientierte Einrichtungen	35
Abbildung 26:	Netzspinne (DTVw) des Verkehrsbezirks 110201222 aus dem Verkehrsmodell 2030 der SenMVUK	39
Abbildung 27:	Netzspinne (DTVw) der Verkehrsbezirke 110201222 und 110201312 aus dem Verkehrsmodell 2030 der SenMVUK	39
Abbildung 28:	Geplante Maßnahmen zwischen Blücherstraße und Oranienstraße	40
Abbildung 29:	Vorschlag für die räumliche Verteilung des Neuverkehrs aus dem Plangebiet auf das umliegende Straßennetz	41
Abbildung 30:	Umlegung des Kfz-Neuverkehrs (24 h-Verkehr) aus dem Plangebiet in umliegendes Straßennetz	41

Abbildung 31: Umlegung des Kfz-Neuverkehrs in der Frühspitze 8-9 Uhr aus dem Plangebiet in umliegendes Straßennetz	42
Abbildung 32: Umlegung des Kfz-Neuverkehrs in der Spätspitze 15-16 Uhr aus dem Plangebiet in umliegendes Straßennetz	42
Abbildung 33: Nahräumige Ziele und Quellen des Fußverkehrs sowie das daraus resultierende Fußverkehrsnetz	52
Abbildung 34: Querungshilfen im Untersuchungsgebiet im Bestand	53
Abbildung 35: Geplante Querungshilfen im direkten Umfeld des Plangebietes	54
Abbildung 36: Geplante Querungshilfen am Knotenpunkt Ritterstraße / Alte Jakobstraße	54
Abbildung 37: Geplante Querungshilfen in der Alexandrinenstraße	55
Abbildung 38: Nahräumige Ziele und Quellen des Radverkehrs des Plangebiets, das daraus resultierende Radverkehrsnetz und das geplante Radverkehrsnetz	58
Abbildung 39: Ziele und Quellen des Radverkehrs des Plangebiets außerhalb des Untersuchungsgebiet, das daraus resultierende Radverkehrsnetz und das geplante Radverkehrsnetz	59
Abbildung 40: An- und Abfahrt des Lieferverkehrs zum Einzelhandel.	63

Gewobag
**VU zum B-Plan
 VI-125b**

**Überarbeiteter
 Abschlussbericht**

29.06.2026

Anlagenverzeichnis

Anlage 1:	Verkehrserhebung am Knotenpunkt: Ritterstraße / Alte Jakobstraße
Anlage 2:	Verkehrserhebung am Knotenpunkt: Alte Jakobstraße / Franz-Künstler-Straße
Anlage 3:	Verkehrserhebung am Knotenpunkt: Lindenstraße / Alte Jakobstraße / Brandesstraße
Anlage 4:	Leistungsfähigkeit Knotenpunkt: Ritterstraße / Alte Jakobstraße

Literaturverzeichnis

- Berlin. (5. Juli 2018). *Berliner Mobilitätsgesetz*.
- Bosserhoff, D. (2023). *Ver_Bau - Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (2023)*. Wiesbaden.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. (2018). *Mobilität in Deutschland - MiD Ergebnisbericht*. Bonn.
- FGSV. (2006[a]). *Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen*. Köln: FGSV-Verlag.
- HSVV. (2006). Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung und Auswirkungen auf das Straßennetz (Kap. 1.3). In D. Bosserhoff, *Handbuch für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik*. Wiesbaden: Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung.

Gewobag

VU zum B-Plan

VI-125b

Überarbeiteter

Abschlussbericht

17.04.2025

Land Nordrhein-Westfalen. (2019). *Handbuch „Kommunale*

Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW". Köln.

SenUMVK. (2022). *Leitfaden "Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen"*. Berlin.

TU Dresden. (2020). *Tabellenbericht zum Forschungsprojekt "Mobilität in Städten - SrV 2018" in Berlin (Friedrichshain-Kreuzberg)*. Dresden: TU Dresden.

Ramboll Deutschland GmbH |
Smart Mobility DE
(vormals LK Argus GmbH)

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D
13407 Berlin
T +49 30 302020-0

ANLAGE 1

**Verkehrserhebung am Knotenpunkt:
Ritterstraße / Alte Jakobstraße**

Alte Jakobstraße / Ritterstraße - Knotenpunkt(e)

Mi. 12 Februar 2025

Erzwungene Spitzenstunde (08 - 09 Uhr)

Alle Klassen (Leichtverkehr, Lkw mit Anhänger und Lkw ohne Anhänger,

Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1270089, Standort: 52.504624, 13.399467



Erstellt durch: Ramboll

Kopenhagener Str. 60-68, Smart Mobility Germany,
Berlin, BE, 13407, DE

Zufahrten Richtung	Alte Jakobstraße (Nord) Richtung S					Ritterstraße (Ost) Richtung W					Alte Jakobstraße (Süd) Richtung N					Ritterstraße (West) Richtung O					
Startzeit	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
12-02-2025 08:00 Uhr	5	35	4	0	44	3	31	13	0	47	13	36	4	0	53	8	10	1	0	19	163
08:15 Uhr	5	52	13	0	70	4	19	10	0	33	9	42	8	0	59	4	4	3	0	11	173
08:30 Uhr	7	44	6	0	57	15	11	5	0	31	10	63	8	0	81	2	18	0	0	20	189
08:45 Uhr	5	45	12	0	62	6	27	5	0	38	11	48	6	0	65	7	6	2	0	15	180
Gesamtsumme	22	176	35	0	233	28	88	33	0	149	43	189	26	0	258	21	38	6	0	65	705
Abbiegebeziehung	9,4 %	75,5 %	15,0 %	0 %	0 %	18,8 %	59,1 %	22,1 %	0 %	0 %	16,7 %	73,3 %	10,1 %	0 %	0 %	32,3 %	58,5 %	9,2 %	0 %	0 %	-
% Gesamt	3,1 %	25,0 %	5,0 %	0 %	33,0 %	4,0 %	12,5 %	4,7 %	0 %	21,1 %	6,1 %	26,8 %	3,7 %	0 %	36,6 %	3,0 %	5,4 %	0,9 %	0 %	9,2 %	-
PHF	0,607	0,765	0,654	-	0,750	0,433	0,750	0,625	-	0,838	0,813	0,740	0,786	-	0,790	0,708	0,514	0,417	-	0,776	0,934
Leichtverkehr	17	148	33	0	198	26	77	30	0	133	38	150	21	0	209	17	37	5	0	59	599
% Leichtverkehr	77,3 %	84,1 %	94,3 %	0 %	85,0 %	92,9 %	87,5 %	90,9 %	0 %	89,3 %	88,4 %	79,4 %	80,8 %	0 %	81,0 %	81,0 %	97,4 %	83,3 %	0 %	90,8 %	85,0 %
Lkw mit Anhänger und Lkw ohne Anhänger	0	2	1	0	3	0	1	0	0	1	0	4	1	0	5	0	0	0	0	0	9
% Lkw mit Anhänger und Lkw ohne Anhänger	0 %	1,1 %	2,9 %	0 %	1,3 %	0 %	1,1 %	0 %	0 %	0,7 %	0 %	2,1 %	3,8 %	0 %	1,9 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1,3 %
Busse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
% Busse	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2,3 %	0 %	0 %	0 %	0,4 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,1 %
Fahrräder auf der Straße	5	26	1	0	32	2	10	3	0	15	4	35	4	0	43	4	1	1	0	6	96
% Fahrräder auf der Straße	22,7 %	14,8 %	2,9 %	0 %	13,7 %	7,1 %	11,4 %	9,1 %	0 %	10,1 %	9,3 %	18,5 %	15,4 %	0 %	16,7 %	19,0 %	2,6 %	16,7 %	0 %	9,2 %	13,6 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

Alte Jakobstraße / Ritterstraße - Knotenpunkt(e)

Mi. 12 Februar 2025

08 - 09 Uhr

Busse, Lkw mit Anhänger und Lkw ohne Anhänger,
Leichtverkehr

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1270089, Standort: 52.504624, 13.399467



Erstellt durch: Ramboll

Kopenhagener Str. 60-68, Smart Mobility Germany,
Berlin, BE, 13407, DE

[N] Alte Jakobstraße (Nord)

Gesamt : 386

Ein : 201

Aus : 185

17

150

34

[W] Ritterstraße (West)

Gesamt : 176

Aus : 117

Ein : 59

5

37

17

26
78
30

Aus : 110

Ein : 134

Gesamt : 244

[O] Ritterstraße (Ost)

Aus : 197

Ein : 215

Gesamt : 412

[S] Alte Jakobstraße (Süd)

22

154

39

Alte Jakobstraße / Ritterstraße - Knotenpunkt(e)

Mi. 12 Februar 2025

Erzwungene Spitzenstunde (15 - 16 Uhr)

Alle Klassen (Leichtverkehr, Lkw mit Anhänger und Lkw ohne Anhänger,

Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1270089, Standort: 52.504624, 13.399467



Erstellt durch: Ramboll

Kopenhagener Str. 60-68, Smart Mobility Germany,
Berlin, BE, 13407, DE

Zufahrten Richtung	Alte Jakobstraße (Nord) Richtung S					Ritterstraße (Ost) Richtung W					Alte Jakobstraße (Süd) Richtung N					Ritterstraße (West) Richtung O					
Startzeit	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
12-02-2025 15:00 Uhr	3	28	4	0	35	3	14	3	1	21	6	65	7	0	78	8	12	2	0	22	156
15:15 Uhr	6	45	2	0	53	7	16	10	0	33	12	54	1	0	67	1	22	3	0	26	179
15:30 Uhr	1	40	4	0	45	6	18	11	0	35	12	49	5	0	66	3	11	3	0	17	163
15:45 Uhr	4	38	6	0	48	5	15	9	0	29	8	41	7	2	58	7	18	3	0	28	163
Gesamtsumme	14	151	16	0	181	21	63	33	1	118	38	209	20	2	269	19	63	11	0	93	661
Abbiegebeziehung	7,7 %	83,4 %	8,8 %	0 %	-	17,8 %	53,4 %	28,0 %	0,8 %	-	14,1 %	77,7 %	7,4 %	0,7 %	-	20,4 %	67,7 %	11,8 %	0 %	-	-
% Gesamt	2,1 %	22,8 %	2,4 %	0 %	27,4 %	3,2 %	9,5 %	5,0 %	0,2 %	17,9 %	5,7 %	31,6 %	3,0 %	0,3 %	40,7 %	2,9 %	9,5 %	1,7 %	0 %	14,1 %	-
PHF	0,650	0,889	0,750	-	0,867	0,750	0,906	0,800	0,250	0,875	0,750	0,808	0,667	0,250	0,875	0,607	0,750	0,833	-	0,750	0,952
Leichtverkehr	13	128	15	0	156	21	58	31	1	111	33	191	16	2	242	17	54	10	0	81	590
% Leichtverkehr	92,9 %	84,8 %	93,8 %	0 %	86,2 %	100 %	92,1 %	93,9 %	100 %	94,1 %	86,8 %	91,4 %	80,0 %	100 %	90,0 %	89,5 %	85,7 %	90,9 %	0 %	87,1 %	89,3 %
Lkw mit Anhänger und Lkw ohne Anhänger	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	3
% Lkw mit Anhänger und Lkw ohne Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	3,0 %	0 %	0,8 %	0 %	1,0 %	0 %	0 %	0,7 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,5 %
Busse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1
% Busse	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,5 %	0 %	0 %	0,4 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,2 %
Fahrräder auf der Straße	1	23	1	0	25	0	5	1	0	6	5	15	4	0	24	2	9	1	0	12	67
% Fahrräder auf der Straße	7,1 %	15,2 %	6,3 %	0 %	13,8 %	0 %	7,9 %	3,0 %	0 %	5,1 %	13,2 %	7,2 %	20,0 %	0 %	8,9 %	10,5 %	14,3 %	9,1 %	0 %	12,9 %	10,1 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

Alte Jakobstraße / Ritterstraße - Knotenpunkt(e)

Mi. 12 Februar 2025

15 - 16 Uhr

Busse, Lkw mit Anhänger und Lkw ohne Anhänger,
Leichtverkehr

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1270089, Standort: 52.504624, 13.399467



Erstellt durch: Ramboll

Kopenhagener Str. 60-68, Smart Mobility Germany,
Berlin, BE, 13407, DE

[N] Alte Jakobstraße (Nord)

Gesamt : 381

Ein : 156

Aus : 225

13

128

15

[W] Ritterstraße (West)

Gesamt : 168

Ein : 81

Aus : 87

10

54

17

21

58

32

1

Aus : 103

Ein : 112

Gesamt : 215

[O] Ritterstraße (Ost)

Aus : 179

Ein : 245

Gesamt : 424

[S] Alte Jakobstraße (Süd)

2

16

194

33

ANLAGE 2

Verkehrserhebung am Knotenpunkt:

Alte Jakobstraße / Franz-Künstler-Straße

979 Alte Jakobstraße / Franz-Künstler-Straße - Knotenpunkt(e)

Mi. 12 Februar 2025

Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))

Alle Klassen (Leichtverkehr, Lkw mit Anhänger, Busse und Lkw ohne Anhänger, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1269143, Standort: 52.501528, 13.397752, Seitennummer: 979



Erstellt durch: Ramboll
Kopenhagener Str. 60-68, Smart Mobility Germany,
Berlin, BE, 13407, DE

Zufahrten Richtung	Alte Jakobstraße Nord Richtung S				Franz-Künstler-Straße Richtung W				Alte Jakobstraße Süd Richtung N				
Startzeit	G	L	U	Total	R	L	U	Total	R	G	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
12-02-2025 00:00 Uhr	9	1	0	10	3	3	0	6	0	18	0	18	34
01:00 Uhr	17	3	0	20	3	6	0	9	3	15	0	18	47
02:00 Uhr	11	0	0	11	3	1	0	4	2	12	0	14	29
03:00 Uhr	10	2	0	12	4	2	0	6	2	3	0	5	23
04:00 Uhr	17	2	0	19	1	4	0	5	3	13	0	16	40
05:00 Uhr	37	0	0	37	2	6	0	8	1	42	0	43	88
06:00 Uhr	75	4	0	79	5	8	0	13	5	93	0	98	190
07:00 Uhr	192	5	0	197	12	8	0	20	7	191	0	198	415
08:00 Uhr	211	11	0	222	22	22	0	44	18	259	0	277	543
09:00 Uhr	201	8	0	209	10	22	0	32	21	245	1	267	508
10:00 Uhr	151	6	0	157	11	17	0	28	17	204	0	221	406
11:00 Uhr	111	8	0	119	9	12	0	21	20	198	0	218	358
12:00 Uhr	145	8	0	153	11	13	0	24	18	234	0	252	429
13:00 Uhr	166	12	0	178	11	9	0	20	17	265	1	283	481
14:00 Uhr	150	9	0	159	10	16	0	26	23	349	0	372	557
15:00 Uhr	214	13	0	227	7	15	1	23	24	274	0	298	548
16:00 Uhr	182	8	0	190	6	13	0	19	13	258	0	271	480
17:00 Uhr	147	5	0	152	5	16	0	21	18	239	0	257	430
18:00 Uhr	159	15	0	174	7	11	0	18	32	221	0	253	445
19:00 Uhr	98	12	1	111	6	10	0	16	17	186	0	203	330
20:00 Uhr	82	4	0	86	1	11	0	12	10	111	0	121	219
21:00 Uhr	64	4	0	68	3	8	0	11	9	98	0	107	186
22:00 Uhr	53	1	0	54	2	9	0	11	11	64	0	75	140
23:00 Uhr	38	7	0	45	1	9	0	10	8	53	0	61	116
Gesamtsumme	2540	148	1	2689	155	251	1	407	299	3645	2	3946	7042
Abbiegebeziehung	94,5 %	5,5 %	0 %	-	38,1 %	61,7 %	0,2 %	-	7,6 %	92,4 %	0,1 %	-	-
% Gesamt	36,1 %	2,1 %	0 %	38,2 %	2,2 %	3,6 %	0 %	5,8 %	4,2 %	51,8 %	0 %	56,0 %	-
Leichtverkehr	2131	121	1	2253	114	185	0	299	223	3178	2	3403	5955
% Leichtverkehr	83,9 %	81,8 %	100 %	83,8 %	73,5 %	73,7 %	0 %	73,5 %	74,6 %	87,2 %	100 %	86,2 %	84,6 %
Lkw mit Anhänger	1	0	0	1	0	0	0	0	0	5	0	5	6
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,1 %	0 %	0,1 %	0,1 %
Busse und Lkw ohne Anhänger	43	3	0	46	9	3	1	13	5	77	0	82	141
% Busse und Lkw ohne Anhänger	1,7 %	2,0 %	0 %	1,7 %	5,8 %	1,2 %	100 %	3,2 %	1,7 %	2,1 %	0 %	2,1 %	2,0 %
Fahrräder auf der Straße	365	24	0	389	32	63	0	95	71	385	0	456	940
% Fahrräder auf der Straße	14,4 %	16,2 %	0 %	14,5 %	20,6 %	25,1 %	0 %	23,3 %	23,7 %	10,6 %	0 %	11,6 %	13,3 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

979 Alte Jakobstraße / Franz-Künstler-Straße -
Knotenpunkt(e)

Mi. 12 Februar 2025
Gesamtdauer (00-00 Uhr (+1))
Lkw mit Anhänger, Busse und Lkw ohne Anhänger,
Leichtverkehr
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1269143, Standort: 52.501528, 13.397752, Seitennummer:
979



Erstellt durch: Ramboll
Kopenhagener Str. 60-68, Smart Mobility Germany,
Berlin, BE, 13407, DE

[N] Alte Jakobstraße Nord



979 Alte Jakobstraße / Franz-Künstler-Straße - Knotenpunkt(e)

Mi. 12 Februar 2025

Erzwungene Spitzenstunde (09 - 10 Uhr)

Alle Klassen (Leichtverkehr, Lkw mit Anhänger, Busse und Lkw ohne Anhänger, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1269143, Standort: 52.501528, 13.397752, Seitennummer: 979



Erstellt durch: Ramboll

Kopenhagener Str. 60-68, Smart Mobility Germany,
Berlin, BE, 13407, DE

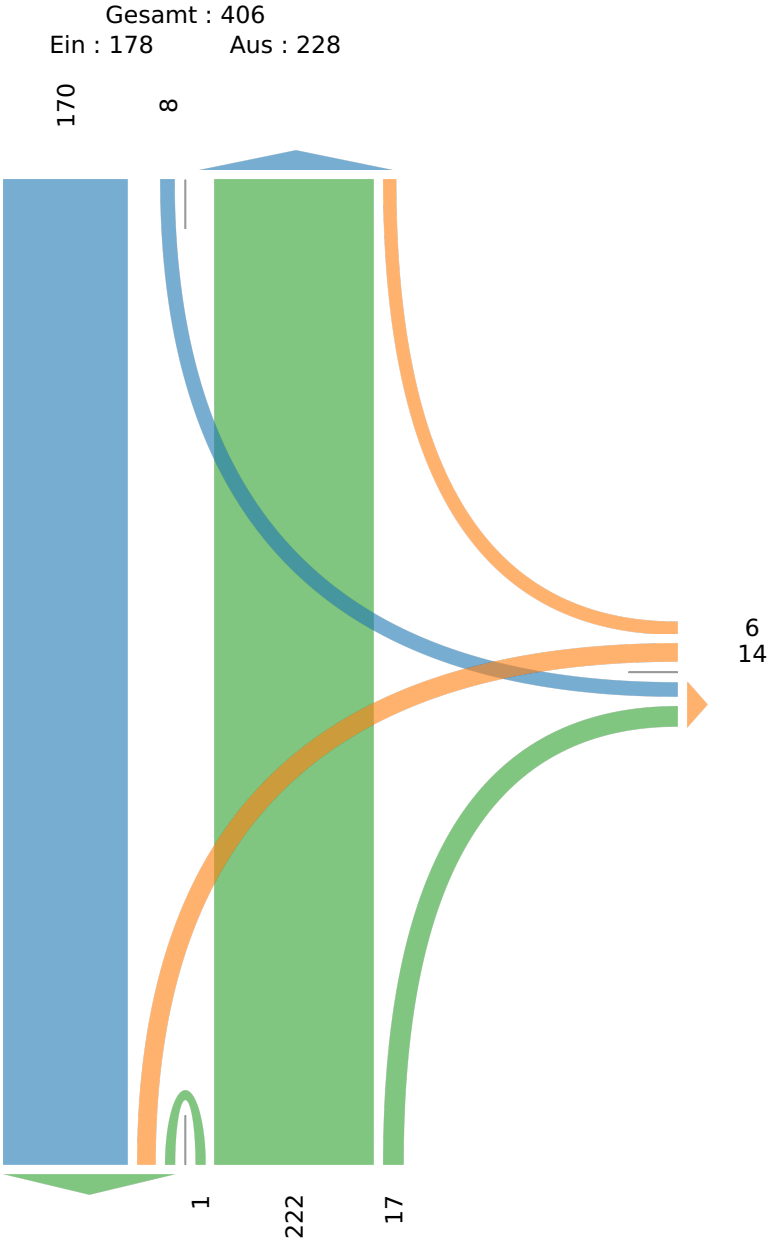
Zufahrten Richtung	Alte Jakobstraße Nord Richtung S				Franz-Künstler-Straße Richtung W				Alte Jakobstraße Süd Richtung N				
Startzeit	G	L	U	Total	R	L	U	Total	R	G	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
12-02-2025 09:00 Uhr	44	2	0	46	4	3	0	7	6	58	0	64	117
09:15 Uhr	57	2	0	59	0	1	0	1	6	68	0	74	134
09:30 Uhr	64	2	0	66	5	13	0	18	3	63	0	66	150
09:45 Uhr	36	2	0	38	1	5	0	6	6	56	1	63	107
Gesamtsumme	201	8	0	209	10	22	0	32	21	245	1	267	508
Abbiegebeziehung	96,2 %	3,8 %	0 %	-	31,3 %	68,8 %	0 %	-	7,9 %	91,8 %	0,4 %	-	-
% Gesamt	39,6 %	1,6 %	0 %	41,1 %	2,0 %	4,3 %	0 %	6,3 %	4,1 %	48,2 %	0,2 %	52,6 %	-
PHF	0,759	1,000	-	0,767	0,300	0,438	-	0,385	0,850	0,910	0,250	0,952	0,817
Leichtverkehr	158	8	0	166	6	14	0	20	17	213	1	231	417
% Leichtverkehr	78,6 %	100 %	0 %	79,4 %	60,0 %	63,6 %	0 %	62,5 %	81,0 %	86,9 %	100 %	86,5 %	82,1 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Busse und Lkw ohne Anhänger	12	0	0	12	0	0	0	0	0	9	0	9	21
% Busse und Lkw ohne Anhänger	6,0 %	0 %	0 %	5,7 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	3,7 %	0 %	3,4 %	4,1 %
Fahrräder auf der Straße	31	0	0	31	4	8	0	12	4	23	0	27	70
% Fahrräder auf der Straße	15,4 %	0 %	0 %	14,8 %	40,0 %	36,4 %	0 %	37,5 %	19,0 %	9,4 %	0 %	10,1 %	13,8 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn



Erstellt durch: Ramboll
Kopenhagener Str. 60-68, Smart Mobility Germany,
Berlin, BE, 13407, DE

[N] Alte Jakobstraße Nord



Aus : 185 Ein : 240
Gesamt : 425
[S] Alte Jakobstraße Süd

Aus : 25 Ein : 20
Gesamt : 45
[O] Franz-Künstler-Straße

979 Alte Jakobstraße / Franz-Künstler-Straße - Knotenpunkt(e)

Mi. 12 Februar 2025

Spitzenstunde, abends, Erzwungene Spitzenstunde (14 - 15 Uhr) -

Gesamtspitzenstunde

Alle Klassen (Leichtverkehr, Lkw mit Anhänger, Busse und Lkw ohne

Anhänger, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1269143, Standort: 52.501528, 13.397752, Seitennummer: 979



Erstellt durch: Ramboll

Kopenhagener Str. 60-68, Smart Mobility Germany,
Berlin, BE, 13407, DE

Zufahrten Richtung	Alte Jakobstraße Nord Richtung S				Franz-Künstler-Straße Richtung W				Alte Jakobstraße Süd Richtung N				
Startzeit	G	L	U	Total	R	L	U	Total	R	G	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
12-02-2025 14:00 Uhr	50	4	0	54	3	1	0	4	4	90	0	94	152
14:15 Uhr	32	2	0	34	2	3	0	5	9	81	0	90	129
14:30 Uhr	32	1	0	33	1	4	0	5	2	74	0	76	114
14:45 Uhr	36	2	0	38	4	8	0	12	8	104	0	112	162
Gesamtsumme	150	9	0	159	10	16	0	26	23	349	0	372	557
Abbiegebeziehung	94,3 %	5,7 %	0 %	-	38,5 %	61,5 %	0 %	-	6,2 %	93,8 %	0 %	-	-
% Gesamt	26,9 %	1,6 %	0 %	28,5 %	1,8 %	2,9 %	0 %	4,7 %	4,1 %	62,7 %	0 %	66,8 %	-
PHF	0,756	0,667	-	0,750	0,563	0,500	-	0,525	0,556	0,888	-	0,875	0,902
Leichtverkehr	131	8	0	139	7	12	0	19	20	305	0	325	483
% Leichtverkehr	87,3 %	88,9 %	0 %	87,4 %	70,0 %	75,0 %	0 %	73,1 %	87,0 %	87,4 %	0 %	87,4 %	86,7 %
Lkw mit Anhänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1
% Lkw mit Anhänger	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,3 %	0 %	0,3 %	0,2 %
Busse und Lkw ohne Anhänger	2	0	0	2	2	0	0	2	0	10	0	10	14
% Busse und Lkw ohne Anhänger	1,3 %	0 %	0 %	1,3 %	20,0 %	0 %	0 %	7,7 %	0 %	2,9 %	0 %	2,7 %	2,5 %
Fahrräder auf der Straße	17	1	0	18	1	4	0	5	3	33	0	36	59
% Fahrräder auf der Straße	11,3 %	11,1 %	0 %	11,3 %	10,0 %	25,0 %	0 %	19,2 %	13,0 %	9,5 %	0 %	9,7 %	10,6 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

[N] Alte Jakobstraße Nord

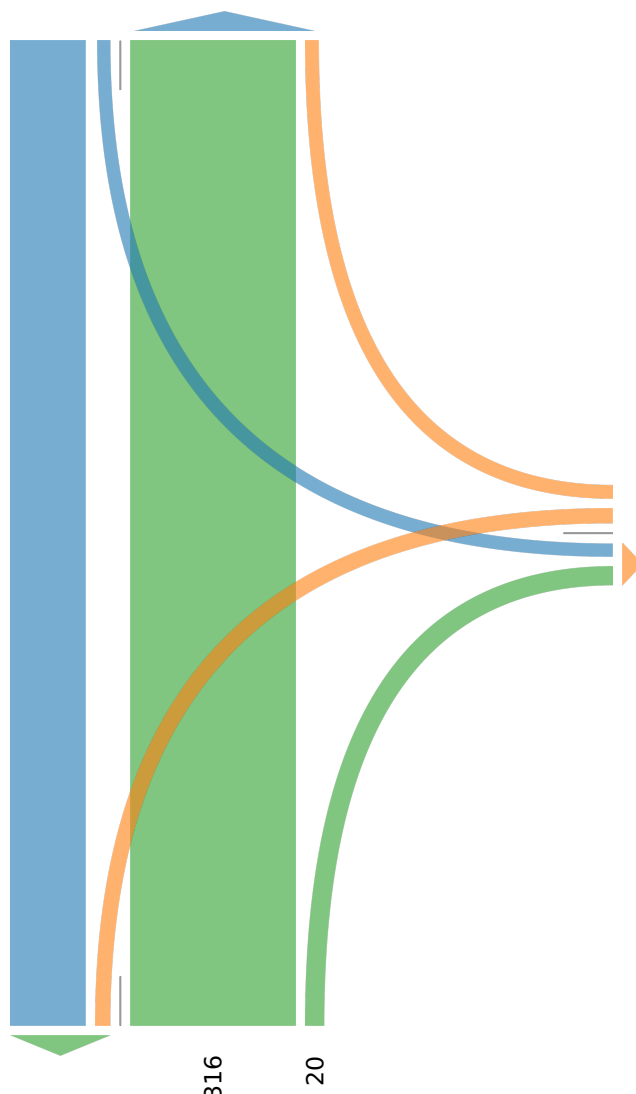
Gesamt : 466

Ein : 141

Aus : 325

133

8



12

Ein : 21

Gesamt : 49

Aus : 28

[O] Franz-Künstler-Straße

Aus : 145

Ein : 336

Gesamt : 481

[S] Alte Jakobstraße Süd

ANLAGE 3

Verkehrserhebung am Knotenpunkt:

Lindenstraße / Alte Jakobstraße / Brandesstraße

Lindenstraße / Alte Jakobstraße - Brandesstr... - Knotenpunkt(e)

Mi. 12 Februar 2025

Spitzenstunde, morgens , Erzwungene Spitzenstunde (09 - 10 Uhr)

Alle Klassen (Krad, Leichtverkehr, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1270090, Standort: 52.498972, 13.395674



Erstellt durch: Ramboll

Kopenhagener Str. 60-68, Smart Mobility Germany,
Berlin, BE, 13407, DE

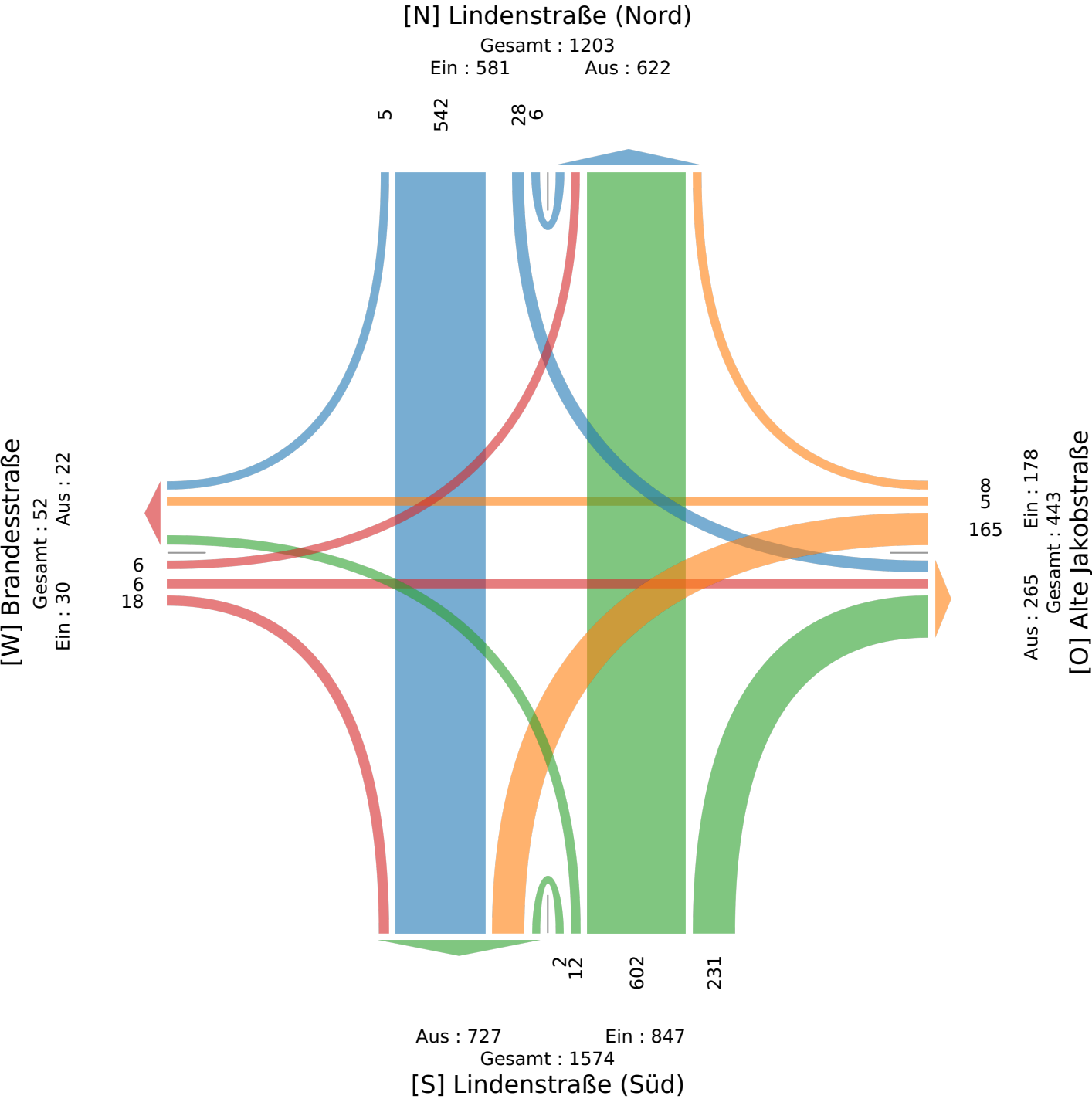
Zufahrten Richtung	Lindenstraße (Nord) Richtung S					Alte Jakobstraße Richtung W					Lindenstraße (Süd) Richtung N					Brandesstraße Richtung O					
Startzeit	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
12-02-2025 09:00 Uhr	1	109	10	2	122	4	3	32	0	39	59	194	5	1	259	6	5	3	0	14	434
09:15 Uhr	1	147	3	1	152	3	4	50	0	57	61	206	3	1	271	6	1	1	0	8	488
09:30 Uhr	4	137	10	0	151	3	3	63	0	69	60	175	0	0	235	6	1	3	0	10	465
09:45 Uhr	3	180	6	3	192	1	2	28	0	31	63	162	4	0	229	4	0	1	0	5	457
Gesamtsumme	9	573	29	6	617	11	12	173	0	196	243	737	12	2	994	22	7	8	0	37	1844
Abbiegebeziehung	1,5 %	92,9 %	4,7 %	1,0 %	-	5,6 %	6,1 %	88,3 %	0 %	-	24,4 %	74,1 %	1,2 %	0,2 %	-	59,5 %	18,9 %	21,6 %	0 %	-	-
% Gesamt	0,5 %	31,1 %	1,6 %	0,3 %	33,5 %	0,6 %	0,7 %	9,4 %	0 %	10,6 %	13,2 %	40,0 %	0,7 %	0,1 %	53,9 %	1,2 %	0,4 %	0,4 %	0 %	2,0 %	-
PHF	0,625	0,783	0,700	0,500	0,794	0,500	0,625	0,676	-	0,695	0,963	0,907	0,600	0,500	0,941	0,900	0,375	0,500	-	0,750	0,967
Krad	0	7	0	0	7	0	1	1	0	2	5	10	0	0	15	0	0	0	0	0	24
% Krad	0 %	1,2 %	0 %	0 %	1,1 %	0 %	8,3 %	0,6 %	0 %	1,0 %	2,1 %	1,4 %	0 %	0 %	1,5 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1,3 %
Leichtverkehr	4	489	26	6	525	7	4	155	0	166	220	559	12	2	793	17	6	5	0	28	1512
% Leichtverkehr	44,4 %	85,3 %	89,7 %	100 %	85,1 %	63,6 %	33,3 %	89,6 %	0 %	84,7 %	90,5 %	75,8 %	100 %	100 %	79,8 %	77,3 %	85,7 %	62,5 %	0 %	75,7 %	82,0 %
Lkw ohne Anhänger	0	34	2	0	36	1	0	9	0	10	6	19	0	0	25	1	0	1	0	2	73
% Lkw ohne Anhänger	0 %	5,9 %	6,9 %	0 %	5,8 %	9,1 %	0 %	5,2 %	0 %	5,1 %	2,5 %	2,6 %	0 %	0 %	2,5 %	4,5 %	0 %	12,5 %	0 %	5,4 %	4,0 %
Lkw mit Anhänger	1	4	0	0	5	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	7
% Lkw mit Anhänger	11,1 %	0,7 %	0 %	0 %	0,8 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,3 %	0 %	0 %	0,2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,4 %
Busse	0	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0	0	20
% Busse	0 %	1,4 %	0 %	0 %	1,3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1,6 %	0 %	0 %	1,2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1,1 %
Fahrräder auf der Straße	4	31	1	0	36	3	7	8	0	18	12	135	0	0	147	4	1	2	0	7	208
% Fahrräder auf der Straße	44,4 %	5,4 %	3,4 %	0 %	5,8 %	27,3 %	58,3 %	4,6 %	0 %	9,2 %	4,9 %	18,3 %	0 %	0 %	14,8 %	18,2 %	14,3 %	25,0 %	0 %	18,9 %	11,3 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

Lindenstraße / Alte Jakobstraße - Brandesstr... -
Knotenpunkt(e)
Mi. 12 Februar 2025
Spitzenstunde, morgens (09 - 10 Uhr)
Lkw mit Anhänger, Busse, Krad, Lkw ohne Anhänger,
Leichtverkehr
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1270090, Standort: 52.498972, 13.395674



Erstellt durch: Ramboll
Kopenhagener Str. 60-68, Smart Mobility Germany,
Berlin, BE, 13407, DE



Lindenstraße / Alte Jakobstraße - Brandesstr... - Knotenpunkt(e)

Mi. 12 Februar 2025

Erzwungene Spitzenstunde (16 - 17 Uhr)

Alle Klassen (Krad, Leichtverkehr, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Busse, Fahrräder auf der Straße)

Alle Abbiegebeziehungen

ID: 1270090, Standort: 52.498972, 13.395674



Erstellt durch: Ramboll

Kopenhagener Str. 60-68, Smart Mobility Germany,
Berlin, BE, 13407, DE

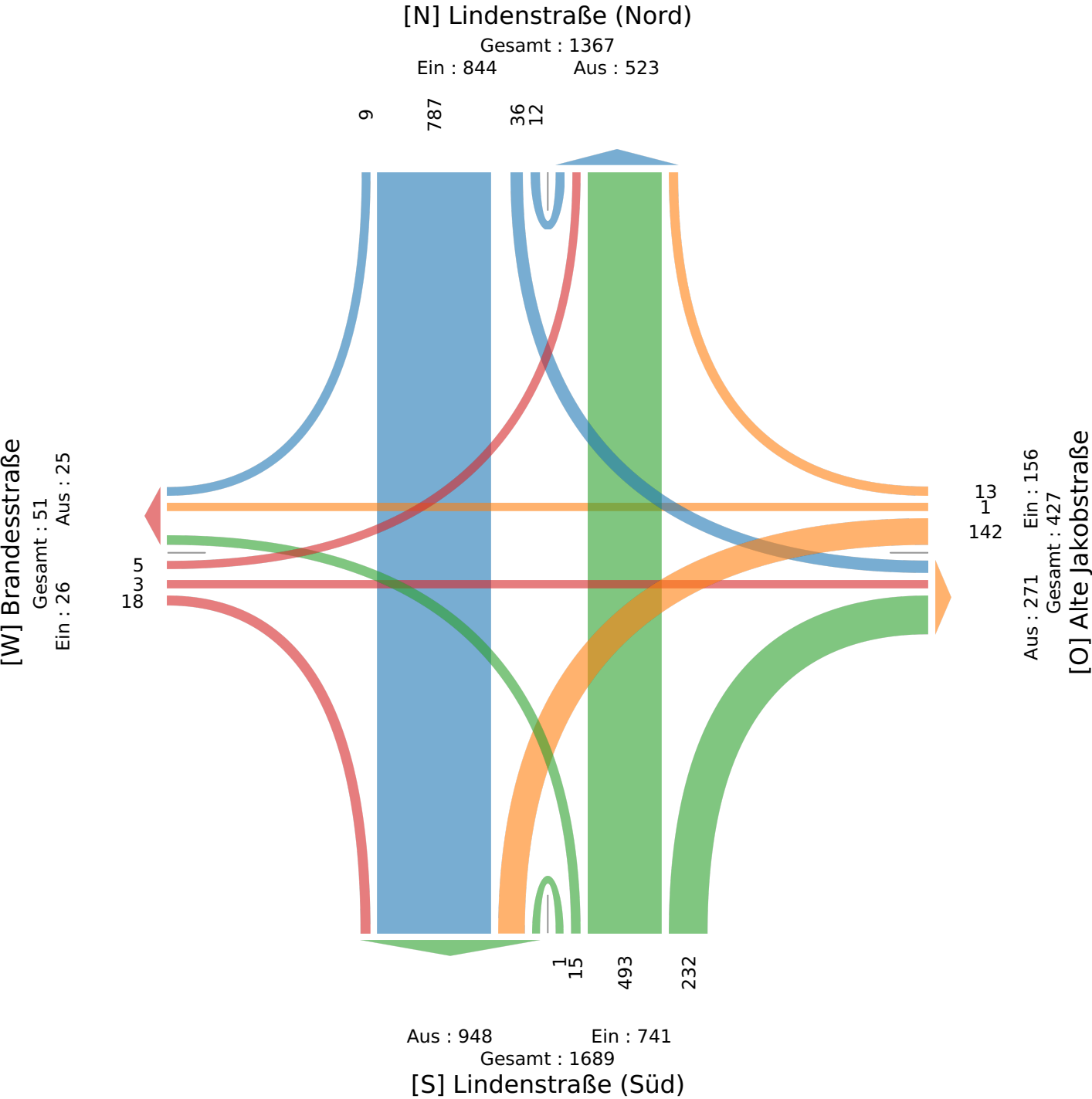
Zufahrten Richtung	Lindenstraße (Nord) Richtung S					Alte Jakobstraße Richtung W					Lindenstraße (Süd) Richtung N					Brandesstraße Richtung O					
Startzeit	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	R	G	L	U	Total	Knotenpunkt Gesamt
12-02-2025 16:00 Uhr	4	249	8	2	263	5	0	43	0	48	47	176	5	1	229	11	2	0	0	13	553
16:15 Uhr	4	225	6	4	239	2	3	51	0	56	76	116	2	0	194	7	0	0	0	7	496
16:30 Uhr	2	222	14	3	241	2	1	34	0	37	62	130	4	0	196	6	0	2	0	8	482
16:45 Uhr	0	201	8	3	212	4	0	39	0	43	65	119	4	0	188	3	2	3	0	8	451
Gesamtsumme	10	897	36	12	955	13	4	167	0	184	250	541	15	1	807	27	4	5	0	36	1982
Abbiegebeziehung	1,0 %	93,9 % 3,8 %	1,3 %	-	-	7,1 % 2,2 %	90,8 %	0 %	-	-	31,0 %	67,0 %	1,9 %	0,1 %	-	75,0 %	11,1 %	13,9 %	0 %	-	-
% Gesamt	0,5 %	45,3 % 1,8 %	0,6 %	48,2 %	%	0,7 % 0,2 %	0 8,4 %	0 %	9,3 %	%	12,6 %	27,3 %	0,8 %	0,1 %	40,7 %	1,4 %	0,2 %	0,3 %	0 %	1,8 %	-
PHF	0,563	0,911	0,643	0,750	0,917	0,650	0,250	0,807	-	0,848	0,817	0,766	0,750	0,250	0,870	0,900	0,375	0,417	-	0,929	0,896
Krad	0	10	0	0	10	0	0	1	0	1	4	11	0	0	15	0	0	0	0	0	26
% Krad	0 %	1,1 %	0 %	0 %	1,0 %	0 %	0 %	0,6 %	0 %	0,5 %	1,6 %	2,0 %	0 %	0 %	1,9 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1,3 %
Leichtverkehr	9	749	35	12	805	13	1	137	0	151	222	465	15	1	703	18	3	5	0	26	1685
% Leichtverkehr	90,0 %	83,5 %	97,2 %	100 %	84,3 %	100 %	25,0 %	82,0 %	0 %	82,1 %	88,8 %	86,0 %	100 %	100 %	87,1 %	66,7 %	75,0 %	100 %	0 %	72,2 %	85,0 %
Lkw ohne Anhänger	0	10	1	0	11	0	0	4	0	4	4	9	0	0	13	0	0	0	0	0	28
% Lkw ohne Anhänger	0 %	1,1 %	2,8 %	0 %	1,2 %	0 %	0 %	2,4 %	0 %	2,2 %	1,6 %	1,7 %	0 %	0 %	1,6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1,4 %
Lkw mit Anhänger	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	4
% Lkw mit Anhänger	0 %	0,2 %	0 %	0 %	0,2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,8 %	0 %	0 %	0 %	0,2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,2 %
Busse	0	16	0	0	16	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0	0	24
% Busse	0 %	1,8 %	0 %	0 %	1,7 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1,5 %	0 %	0 %	1,0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1,2 %
Fahrräder auf der Straße	1	110	0	0	111	0	3	25	0	28	18	48	0	0	66	9	1	0	0	10	215
% Fahrräder auf der Straße	10,0 %	12,3 %	0 %	0 %	11,6 %	0 %	75,0 %	15,0 %	0 %	15,2 %	7,2 %	8,9 %	0 %	0 %	8,2 %	33,3 %	25,0 %	0 %	0 %	27,8 %	10,8 %

* G: Geradeaus, L: Links, R: Rechts, U: U-Turn

Lindenstraße / Alte Jakobstraße - Brandesstr... -
Knotenpunkt(e)
Mi. 12 Februar 2025
16 - 17 Uhr
Lkw mit Anhänger, Busse, Krad, Lkw ohne Anhänger,
Leichtverkehr
Alle Abbiegebeziehungen
ID: 1270090, Standort: 52.498972, 13.395674



Erstellt durch: Ramboll
Kopenhagener Str. 60-68, Smart Mobility Germany,
Berlin, BE, 13407, DE



ANLAGE 4

Leistungsfähigkeit Knotenpunkt:

Alte Jakobstraße / Ritterstraße

Bestand-Planfall (Bevorrechtigung Ritterstraße)

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 639 Fz/h

Knotenpunkt: Ritterstraße / B-D
Alte Jakobstraße

Verkehrsdaten: Datum: BE-Planfall / Planung
Uhrzeit: 08-09

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: D

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	104	1142	1,000	1142	0,005	0,995	0,965
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,023	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,017	1,000	---
B	4 (4)	351	698	1,000	523	0,061	---	---
	5 (3)	189	837	1,000	807	0,219	0,781	0,759
	6 (2)	49	1130	1,000	1130	0,039	0,961	---
C	7 (2)	61	1199	1,000	1199	0,028	0,970	0,965
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,048	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,018	1,000	---
D	10 (4)	377	673	1,000	491	0,074	---	---
	11 (3)	188	838	1,000	808	0,214	0,786	0,764
	12 (2)	91	1074	1,000	1074	0,018	0,982	---

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 x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	5	1,100	1142	1038	0,005	1033	3,5	A
	2	37	1,100	1800	1636	0,023	1599	0,0	A
	3	24	1,100	1600	1455	0,017	1431	0,0	A
B	4	29	1,100	523	476	0,061	447	8,1	A
	5	161	1,100	807	734	0,219	573	6,3	A
	6	40	1,100	1130	1027	0,039	987	3,6	A
C	7	31	1,100	1199	1090	0,028	1059	3,4	A
	8	78	1,100	1800	1636	0,048	1558	0,0	A
	9	26	1,100	1600	1455	0,018	1429	0,0	A
D	10	33	1,100	491	447	0,074	414	8,7	A
	11	157	1,100	808	735	0,214	578	6,2	A
	12	18	1,100	1074	976	0,018	958	3,8	A
A	1+2+3	66	1,100	1800	1636	0,040	1570	2,3	A
B	4+5+6	230	1,100	793	720	0,319	490	7,3	A
C	7+8+9	135	1,100	1800	1636	0,083	1501	2,4	A
D	10+11+12	208	1,100	748	680	0,306	472	7,6	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									A

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenpunkt: Ritterstraße

Verkehrsdaten: Datum: *BE-Planfall* / *Planung*
Uhrzeit: 15-16

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$
Qualitätsstufe: *D*

Knotenverkehrsstärke: 625 Fz/h

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	79	1175	1,000	1175	0,009	0,990	0,958
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,033	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,017	1,000	---
B	4 (4)	327	721	1,000	559	0,047	---	---
	5 (3)	189	837	1,000	802	0,277	0,723	0,701
	6 (2)	67	1106	1,000	1106	0,034	0,966	---
C	7 (2)	79	1175	1,000	1175	0,031	0,967	0,958
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,035	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,014	1,000	---
D	10 (4)	414	640	1,000	434	0,038	---	---
	11 (3)	191	835	1,000	800	0,187	0,813	0,785
	12 (2)	69	1104	1,000	1104	0,013	0,987	---

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 x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	10	1,100	1175	1068	0,009	1058	3,4	A
	2	54	1,100	1800	1636	0,033	1582	0,0	A
	3	25	1,100	1600	1455	0,017	1430	0,0	A
B	4	24	1,100	559	508	0,047	484	7,4	A
	5	202	1,100	802	729	0,277	527	6,8	A
	6	34	1,100	1106	1006	0,034	972	3,7	A
C	7	33	1,100	1175	1068	0,031	1035	3,5	A
	8	58	1,100	1800	1636	0,035	1578	0,0	A
	9	21	1,100	1600	1455	0,014	1434	0,0	A
D	10	15	1,100	434	394	0,038	379	9,5	A
	11	136	1,100	800	727	0,187	591	6,1	A
	12	13	1,100	1104	1003	0,013	990	3,6	A
A	1+2+3	89	1,100	1800	1636	0,054	1547	2,3	A
B	4+5+6	260	1,100	799	726	0,358	466	7,7	A
C	7+8+9	112	1,100	1800	1636	0,068	1524	2,4	A
D	10+11+12	164	1,100	758	689	0,238	525	6,9	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									A