

Bericht

Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Molkenmarkt

Bebauungsplan 1-14 im Bezirk Mitte von Berlin



Quelle: WBM GmbH, Angebotsaufforderung vom 08.04.2025.

14. Oktober 2025

Ramboll Deutschland GmbH | Smart Mobility DE

Bericht

Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Molkenmarkt

Bebauungsplan 1-14 im Bezirk Mitte von Berlin

Auftraggeber

WBM Wohnungsbaugesellschaft Berlin-Mitte mbH

Postfach 02 67 00

10129 Berlin

Auftragnehmer

**Ramboll Deutschland GmbH |
Smart Mobility DE**

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D

13407 Berlin

T +49 30 302020-0

matthias.heinz@ramboll.com

de.ramboll.com/transport

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Matthias Heinz

Dipl.-Ing. Andreas Wagner

Dipl.-Ing. Sibylle Rath

Berlin, 14. Oktober 2025

1	Aufgabenstellung	1
2	Bestandsanalyse	3
2.1	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	3
2.2	Fußverkehr	7
2.3	Radverkehr	7
2.4	Sharing-Angebote	9
2.5	Elektromobilität	11
2.6	Kfz-Verkehr	11
2.7	Aktualisiertes Verkehrsangebot gegenüber 2015	14
2.8	Zusammenfassende Bewertung	15
3	Verkehrsaufkommensermittlung	17
3.1	Festlegung der Eingangsdaten	19
3.2	Verkehrsaufkommen Kfz-Verkehr	26
4	Verkehrsfolgeabschätzung	30
4.1	Maßgeblicher Betrachtungsfall	30
4.2	Leistungsfähigkeitsbetrachtung	31
4.3	Eingangswerte für die schalltechnische Untersuchung	32
4.4	Stellplatzbetrachtungen	33
5	Zusammenfassung	36
	Tabellenverzeichnis	38
	Abbildungsverzeichnis	38
	Anhang	39

1 Aufgabenstellung

Der Bebauungsplan 1-14 Molkenmarkt soll in Teilbereichen geändert werden, um den städtebaulichen Rahmen zu optimieren und mit den inzwischen vorhandenen Anforderungen aus dem vom Berliner Senat beschlossenen Rahmenplan, den Machbarkeitsstudien sowie mit den Bedürfnissen des Vorhabenträgers in Übereinstimmung zu bringen. Die weiterentwickelten Anforderungen sind auf ihre verkehrlichen Auswirkungen hin zu überprüfen.

Die Verkehrsuntersuchung zum B-Plan 1-14 wurde zuletzt im April 2015 aktualisiert. Für die Weiterentwicklung des B-Plans ist die Verkehrsuntersuchung von 2015 zu überprüfen und bei Bedarf zu aktualisieren. Darauf aufbauend ist die lärmtechnische Untersuchung von 2015 ebenfalls erneut zu prüfen (siehe hierzu gesonderten Bericht).

Eine erste Rücksprache mit der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Abteilung IV, Mobilität ergab, dass die Prognosebelastung zum Bereich Molkenmarkt von 2015 (mit Basis Verkehrsprognose 2025) weiterhin als Worst Case Szenario beibehalten werden könnte, da die aktuellen Kennwerte zur verkehrlichen Entwicklung in Berlin auf ein zukünftig eher abnehmendes Kfz-Aufkommen hindeuten. Trotzdem sollten im Rahmen der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung nochmals die aktuellen verkehrlichen Randbedingungen betrachtet werden, die ggf. Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl an dem Standort haben können. Ebenso ist ein Abgleich mit der Prognose 2035 vorzunehmen, um sicherzustellen, dass die Verkehrsuntersuchung aus 2015 tatsächlich den ungünstigeren Fall darstellt.

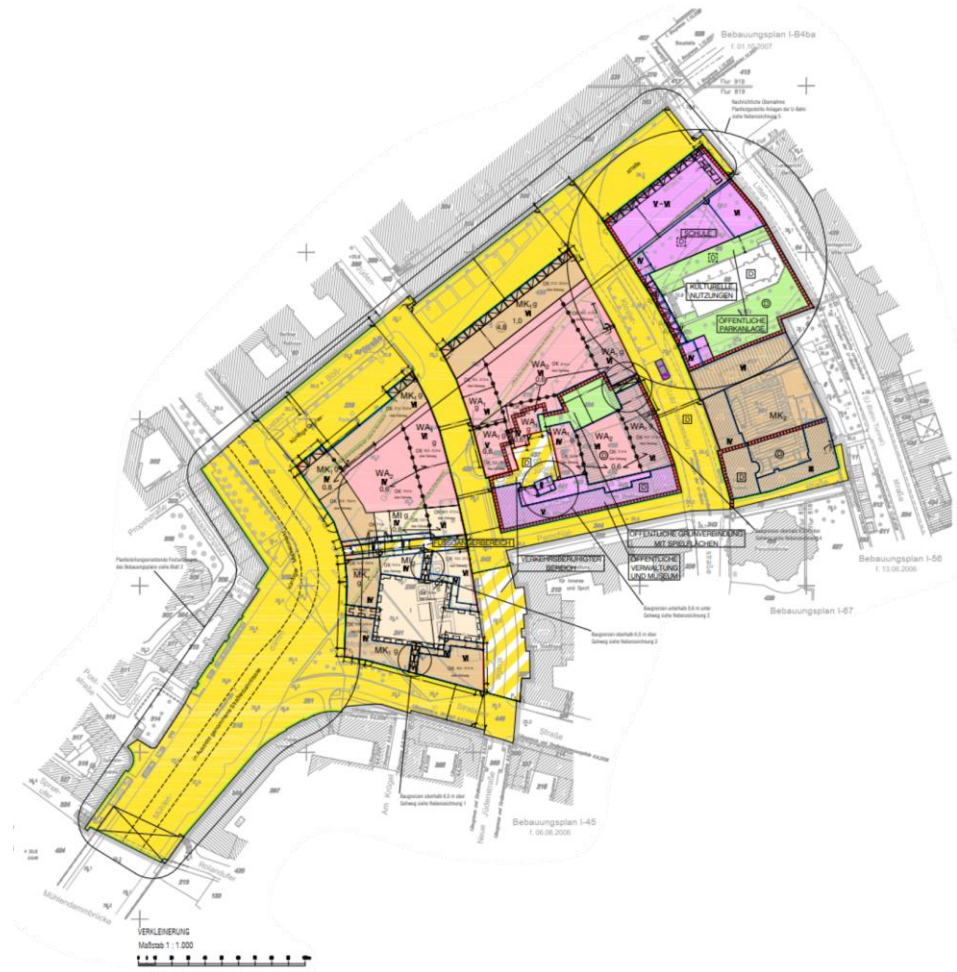
Auf Grundlage des geänderten Nutzungskonzepts für das Vorhaben wird das Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der SrV 2023 zum B-Plan 1-14 ermittelt und dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von 2015 gegenübergestellt. Mit dem aktualisierten Verkehrsaufkommen zum Vorhaben in Überlagerung mit der bestätigten Prognosebelastung aus 2015 für 2030 wird der Prognoseplanfall abgeleitet. Der Abgleich des Prognoseplanfalls 2015 mit dem aktualisierten Verkehrsaufkommen zeigt, ob die Ergebnisse aus 2015 zur verkehrlichen Erschließung weiterhin Bestand haben werden. Ergänzend wird auch ein Abgleich mit der neuen Prognose 2035 vorgenommen, die vor wenigen Monaten erschienen ist.

Zusätzlich wird auch geprüft, ob sich die zu erwartende Bemessungsverkehrsstärke am Knotenpunkt Molkenmarkt / Grunerstraße – Molkenmarkt / Stralauer Straße deutlich verändert und eine neue Leistungsfähigkeitsüberprüfung für den Knotenpunkt erforderlich wird.

WBM GmbH
Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Molkenmarkt

14. Oktober 2025

Abbildung 1: Ausschnitt B-Plan 1-14 - Blatt 1 (festgesetzt am 14.09.2016)



Quelle: WBM GmbH, Angebotsaufforderung vom 08.04.2025.

2 Bestandsanalyse

Grundlage für die nachfolgende Bestandsanalyse sind die übergeordneten Planwerke sowie Daten des Landes Berlin und vorliegende Planunterlagen des Auftraggebers.

2.1 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsstandards in Berlin definiert der Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 (NVP). Die räumlichen Erschließungsstandards sind abhängig von der Nutzungsdichte. Je nach Dichte sind zwischen 300 m und 500 m ein ausreichender Erschließungsstandard.¹ Für das zentral gelegene Plangebiet mit hoher Nutzungsdichte sollte als Zielwert daher eine Entfernung von 300 m im Tagesverkehr zwischen Wohnort und Haltestelle für die Bewertung zu Grunde gelegt werden (Abbildung 2). Darüber hinaus sollte für die Verkehrsmittel ein Grundtakt von 20 Minuten vorliegen.

Höherwertige schienengebundene Verkehrsmittel liegen um das Plangebiet verteilt rund 500 m entfernt (Bahnhof Alexanderplatz, S+U Jannowitzbrücke, U Rotes Rathaus). In unmittelbarer Nähe zum Plangebiet liegt die Haltestelle Klosterstraße der U2. Je nach Tageszeit verkehren die Angebote im 5- bis 15-Minuten-Takt. Unter Berücksichtigung der Fahrzeiten ist die Erreichbarkeit relevanter Ziele in Berlin mit dem ÖPNV daher als sehr gut zu bewerten. Die zeitlichen und räumlichen Erschließungsstandards sind für das Plangebiet erfüllt.

Die ÖPNV-Erschließung des Plangebietes ist nach den Erschließungsstandards des Berliner Nahverkehrsplans somit sehr gut.

¹ 300 m bzw. 400 m ist der Zielwert für eine hohe bzw. niedrige Nutzungsdichte und 400 m bzw. 500 m der Toleranzwert für eine hohe bzw. niedrige Nutzungsdichte. Eine hohe Nutzungsdichte besteht ab 7.000 Einwohner je km².

Abbildung 2: Räumliche Erschließung des Plangebiets mit dem ÖPNV (Radius von 300 m um das Plangebiet)



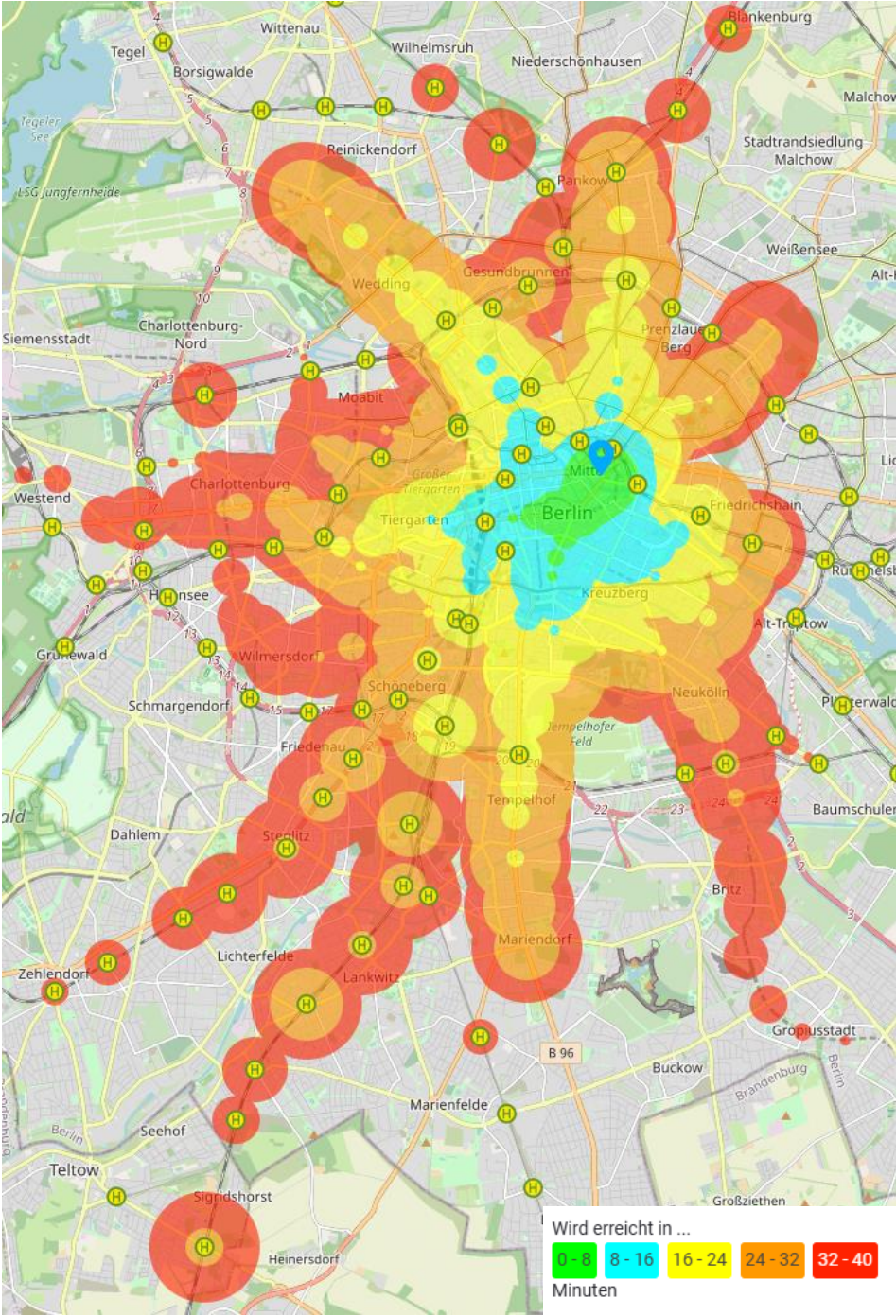
Kartengrundlage: ©BVG mit eigener Darstellung des Radius und Markierung des Molkenmarktes, Abruf: 16.04.2025.

Die nächstgelegenen ÖPNV-Haltestellen zum Plangebiet sind die Bushaltestellen Nikolaiviertel (Buslinien 200, 248, N 2, N8, N40, N42, N60, N65) und Jüdenstraße (Buslinien 248, 300), die, je nach Lage der Gebäude, etwa zwischen 50 m und 100 m entfernt sind. In ca. 100-200 m Entfernung liegen die U-Bahnhöfe Klosterstraße und Rotes Rathaus mit den Linien U2 bzw. U5. Zur nächsten S-Bahnstation Alexanderplatz sind es ca. 500 m (Luftlinie), von wo aus neben der U2 und U5 auch Regionalzüge verkehren.

Die durchschnittliche Reisezeit eines Weges mit dem ÖPNV beträgt nach dem System repräsentativer Befragung der Technischen Universität Dresden von 2023 für Berlin-Mitte ca. 35 Minuten (SrV 2023, Tab. 7.7.1).

In dieser Zeit kann im Tagesverkehr der gesamte Innenstadtring von Berlin sowie weiter außerhalb gelegene Stationen besonders im Süden / Südwesten und Osten von Berlin erreicht werden (Abbildung 3 – Starthaltestelle Nikolaistraße) und Abbildung 4 – Starthaltestelle U Rotes Rathaus).

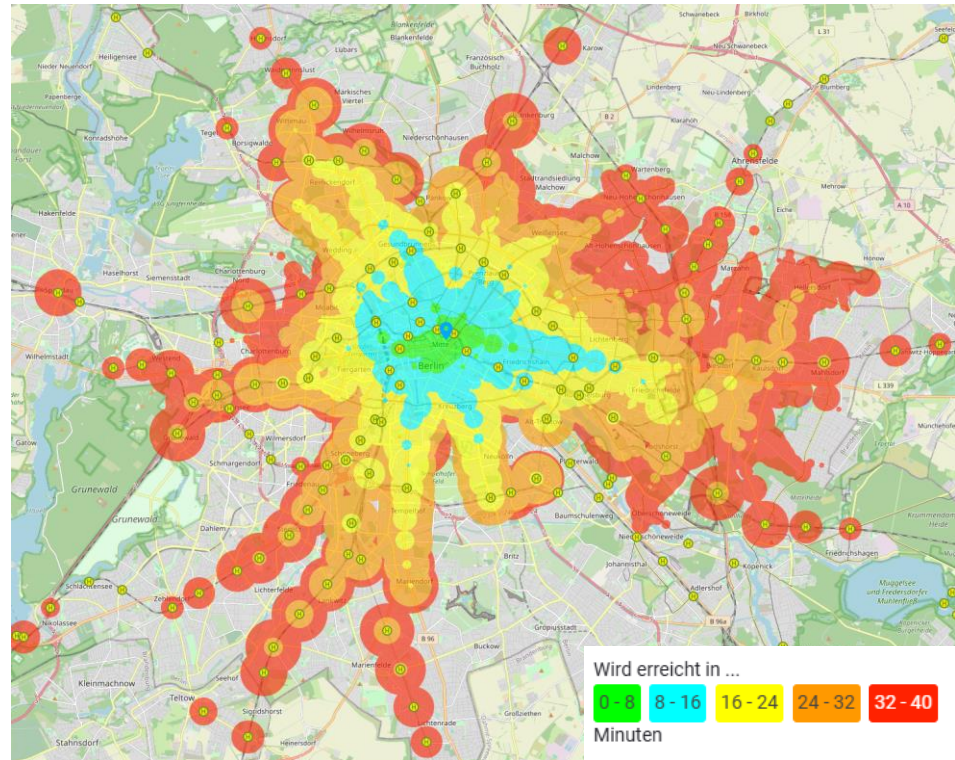
Abbildung 3: 40-Minuten-Erreichbarkeit ausgehend von der Haltestelle Nikolaiviertel (Blauer Pin in Bildmitte) um 16:00 Uhr



Quelle: <https://www.vbb.de/vbb-erreichbarkeit-suche/>, Abruf: 06.05.2025

WBM GmbH
Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Molkenmarkt
 14. Oktober 2025

Abbildung 4: 40-Minuten-Erreichbarkeit ausgehend von der Haltestelle U Rotes Rathaus (Blauer Pin in Bildmitte) um 16:00 Uhr

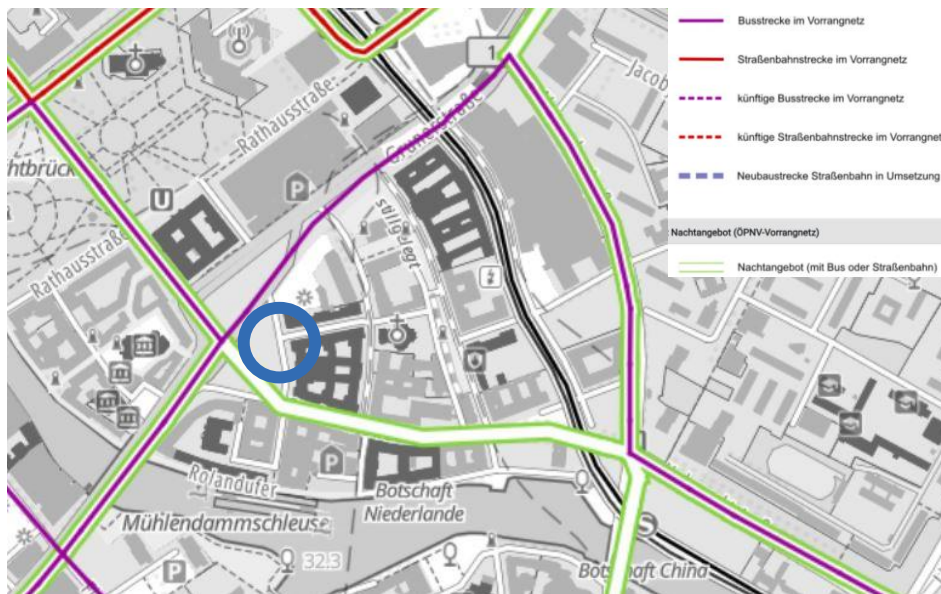


Quelle: <https://www.vbb.de/vbb-erreichbarkeit-suche/>, Abruf: 06.05.2025.

Der Nahverkehrsplan definiert Verbindungsstandards zur Sicherung der Erreichbarkeit der Innenstadt sowie der Zentren auf Ortsteil- und Stadtteilebene sowie von Hauptzentren. Da es sich hier um einen innerstädtischen Standort nahe des definierten Zentrumbereichskerns Alexanderplatz handelt, wird an dieser Stelle auf die Erreichbarkeitsanalyse für Berliner Zentren, die vor allem der Versorgung der Bewohnenden dienen sollen, verzichtet.

Die Grunerstraße ist Teil des ÖPNV-Vorrangnetzes, womit an einem Werktag während mindestens einer Stunde mehr als sechs Fahrten pro Stunde und Richtung oder für mindestens zwölf Stunden sechs Fahrten pro Stunde und Richtung vorgesehen sind.

Abbildung 5: ÖPNV-Vorrangnetz Berlin (Ausschnitt)



Quelle: [ÖPNV-Vorrangnetz](#), eigene Darstellung der Lage des Molkenmarktes, Abruf: 16.04.2025.

2.2 Fußverkehr

Insgesamt ist die Situation für den Fußverkehr als gut zu bewerten. Relevant sind hierbei vor allem die direkten Verbindungen mit beidseitigen Gehwegen zu den ÖPNV-Haltestellen sowie dem Zentrumsbereich Alexanderplatz mit zahlreichen Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen. Da es sich um ein Neubauprojekt mit aktuell laufender Straßenraumgestaltung im Umfeld handelt, werden Fußverkehrsanlagen an den neu angelegten bzw. noch zu bauenden / umzubauenden Straßen nach dem aktuellen Stand der Ausführungsvorschriften ausgeführt.

Die aktuellen Breitenvorgaben der Ausführungsvorschriften für Geh- und Radwege fordern eine Gehwegbreite von 3,20 m bzw. eine von Hindernissen freizuhalten nutzbare Breite von 2,20 m. In den neu gestalteten Straßen Grunerstraße und Molkenmarkt sind Querungsanlagen in Form von Lichtsignalanlagen zum Erreichen der Haltestellen Judenstraße und Nikolaiviertel vorhanden.

2.3 Radverkehr

Das Plangebiet liegt unmittelbar am geplanten Radverkehrsnetz des Landes Berlin. Radverkehrsanlagen auf Hauptverkehrsstraßen im Vorrangnetz sollen im Regelfall 2,50 Meter pro Richtung breit sein. Die Grunerstraße entlang des Plangebietes gehört mit der Verlängerung über den Molkenmarkt - Stralauer Straße zum Ergänzungsnetz (Abbildung 6). Radverkehrsanlagen auf Hauptverkehrsstraßen im Radergänzungsnetz sind im Regelfall 2,30 Meter breit, in gut begründeten Ausnahmefällen mindestens 2,00 Meter.

WBM GmbH

Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Molkenmarkt

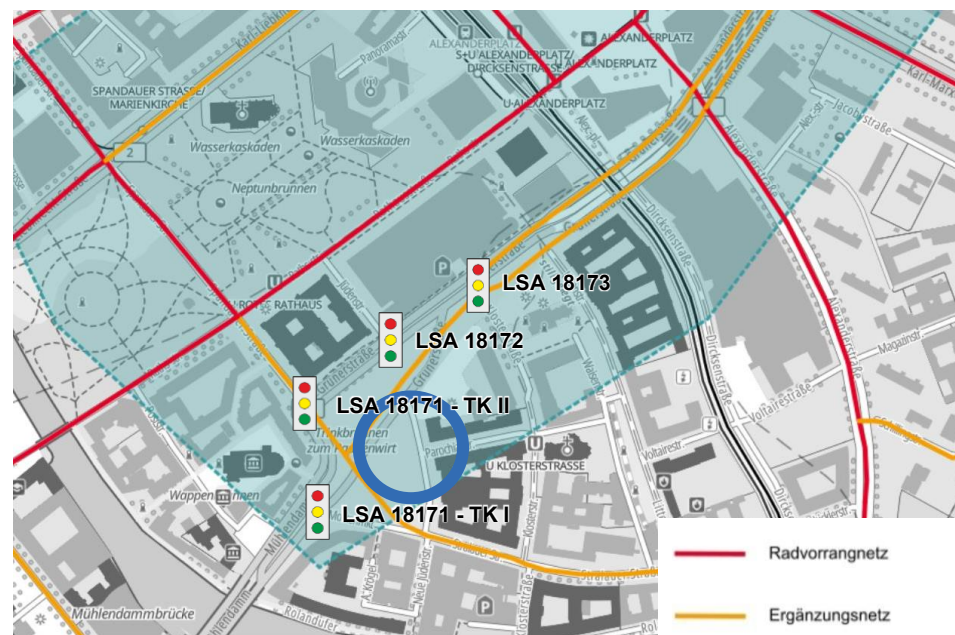
14. Oktober 2025

Das Plangebiet ist damit grundsätzlich gut an das Radverkehrsnetz angebunden. Die vorhandenen Radverkehrsanlagen in der Grunerstraße und am Molkenmarkt - Stralauer Straße entsprechen dem erforderlichen Ausbauzustand der AV Geh- und Radwege bzw. des Radverkehrsplanes.

Für den Endausbauzustand der LSA 18171 - Molkenmarkt mit den Teilknoten TK I Mühlendamm / Stralauer Straße und TK II Grunerstraße – Mühlendamm / Spandauer Straße sowie für die entsprechenden Knotenarme sind Radverkehrsanlagen vorgesehen, die sich überwiegend im Seitenraum befinden oder in Form von Radfahrstreifen. Der Radverkehr besitzt zudem eigene vom Kfz-Verkehr getrennte Signalgeber.

An der LSA 18173 Grunerstraße (Klosterstraße) sind eigene Radspuren und Signalgeber zum Queren vorhanden. An der LSA 18172 Grunerstraße / Jüdenstraße ist der Radverkehr mit dem Kfz-Verkehr signalisiert und besitzt vorgezogene Radfahrstreifen in der Jüdenstraße.

Abbildung 6: Radverkehrsnetz Berlin (Auszug)



Quelle: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, eigene Darstellung der Lage des Molkenmarktes und der LSA, Abruf: 16.04.2025.

An den relevanten Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV, wie dem U-Bahnhof Rotes Rathaus sowie dem U-Bahnhof Klosterstraße sind Radabstellanlagen vorhanden.

Für den Horizont 2030 identifizierte die infraVelo am U-Bahnhof Klosterstraße neben 128 vorhandenen Radabstellplätzen einen zusätzlichen Bedarf von rund 255 Radabstellplätzen. Der U-Bahnhof Rotes Rathaus war zum Zeitpunkt der

Standort- und Potentialanalyse noch nicht eröffnet und daher nicht berücksichtigt. Am S+U-Bahnhof Alexanderplatz werden neben 792 Radabstellplätzen noch weitere 161 Abstellplätze benötigt.²

2.4 Sharing-Angebote

Das Sharing-Angebot im Umfeld ist als sehr gut zu werten. Das Plangebiet liegt innerhalb des Innenstadtrings. Es gibt Scooter-, Bike-, Roller- und Carsharing der verschiedenen Anbieter in Berlin. Eine Jelbi-Mobilitätsstation befindet sich an der U-Bahnhaltestelle Klosterstraße.

Mit den Sharing-Angeboten stehen den Nutzenden alternative und flexible Mobilitätsangebote zur freien Mobilitätsgestaltung zur Verfügung. Mit Rollern oder Fahrrädern kann die „letzte“ oder „erste“ Meile eines Weges oder der ganze Weg unabhängiger zurückgelegt werden. Einfache Ausleihvorgänge per Smartphone sprechen für ein komfortables Angebot.

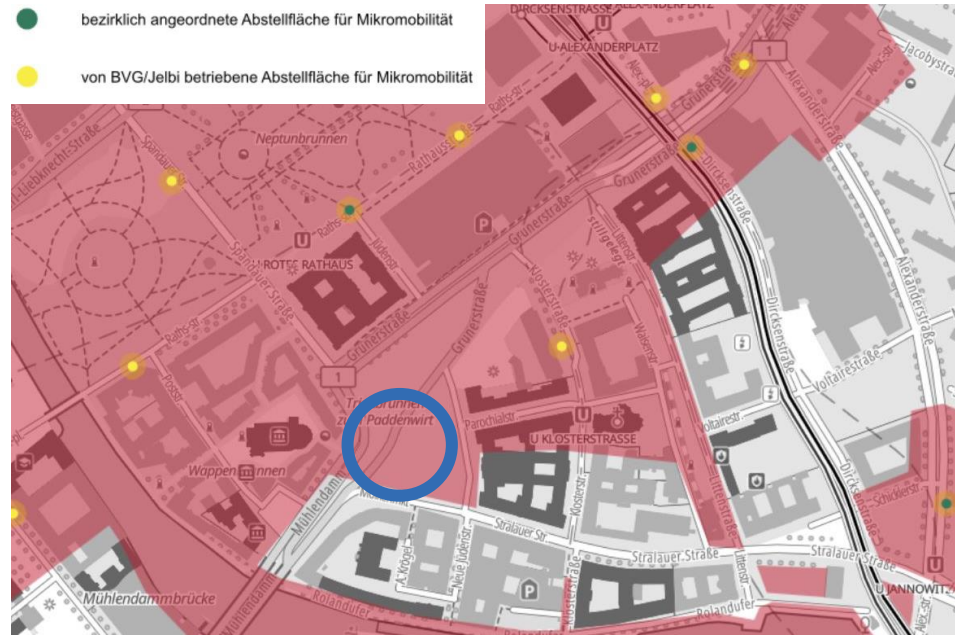
Bikesharing

Das Plangebiet liegt innerhalb der sogenannten Flexzone des für das öffentliche Bikesharing beauftragten Unternehmens Nextbike. Die Fahrräder können an festen und virtuellen Stationen sowie an Jelbi-Mobilitätspunkten per App ausgeliehen und abgegeben werden. Eine stationsgebundene Bikesharing-Station befindet sich an der Jelbi-Station am U-Bahnhof Klosterstraße. Der stationsgebundene Anbieter Call a Bike der Deutschen Bahn ist ebenfalls an der Jelbi-Station vertreten.

Weitere Angebote stellen die stationsungebundenen Anbieter Lime, Dott und Bolt bereit. Das Plangebiet liegt dabei in einer Parkverbotszone für Mietfahrzeuge der Mikromobilität. Somit können stationsungebundene Fahrräder nur im Bereich um die Stralauer Straße, Klosterstraße oder dem Mühlendamm legal abgestellt werden.

² <https://www.infravelo.de/projekte/fahrradparken/sup/#c1398>, Abruf: 16.04.2025.

Abbildung 7: Parkverbotszone für Mietfahrzeuge der Mikromobilität (rot) und Jelbi-Stationen (gelb) (Auszug)



Quelle: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, eigene Darstellung der Lage des Molkenmarktes, Abruf: 16.04.2025.

Roller-Sharing

Der Geschäftsbereich des Anbieters emmy liegt innerhalb des Innenstadtrings und deckt somit das Plangebiet und dessen Umfeld ab. Im öffentlichen Straßenraum können die Leihroller abgestellt und gebucht werden.

E-Scooter

In Berlin gibt es zahlreiche Sharing-Anbieter (Lime, Dott (ehemals Tier), Bolt, Voi) deren angebotene E-Scooter im öffentlichen Straßenraum per App ausgeliehen und außerhalb von Parkverbotszonen für Mikromobilität abgestellt werden können.

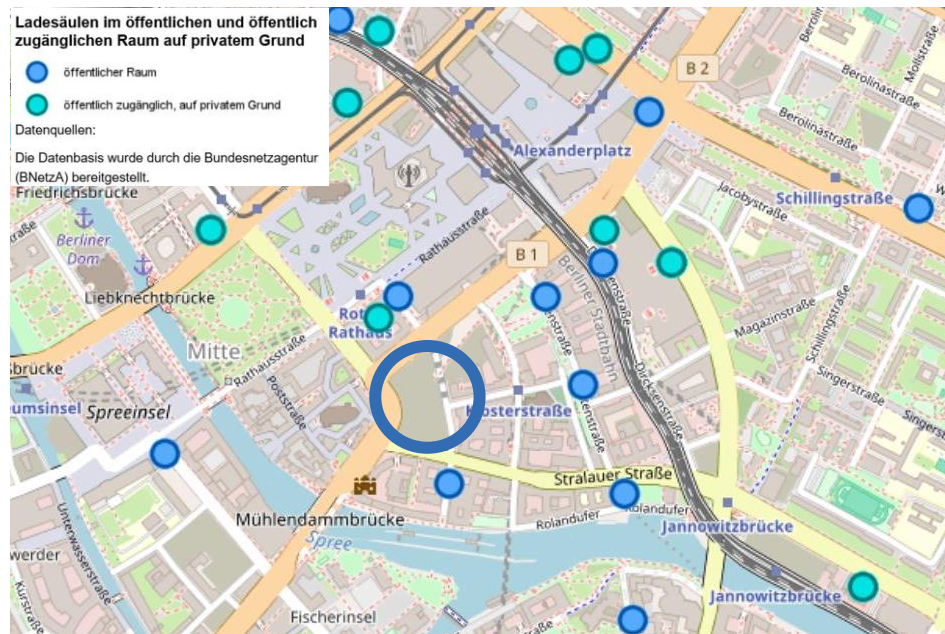
Carsharing

Das Plangebiet befindet sich innerhalb der Geschäftsbereiche der Free-Floating-Carsharing-Anbieter Miles Mobility, Free2move (früher ShareNow), BOLT Drive und Sixt share. Neben diesen flexiblen Angeboten gibt es auch Anbieter mit stationärem Carsharing wie Flinkster und Cambio. Hier müssen die Autos zur Anmietung und bei der Abgabe an einer fixen Station abgestellt sein. Weitere Anbieter wie getaround und SnappCar komplettieren als private Carsharing-Vermittlung das öffentliche Angebot.

2.5 Elektromobilität

Um das Plangebiet befinden sich mehrere frei zugängliche Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge im öffentlichen und privaten Raum verteilt (Abbildung 8).

Abbildung 8: Öffentliche Ladeinfrastruktur (Auszug)



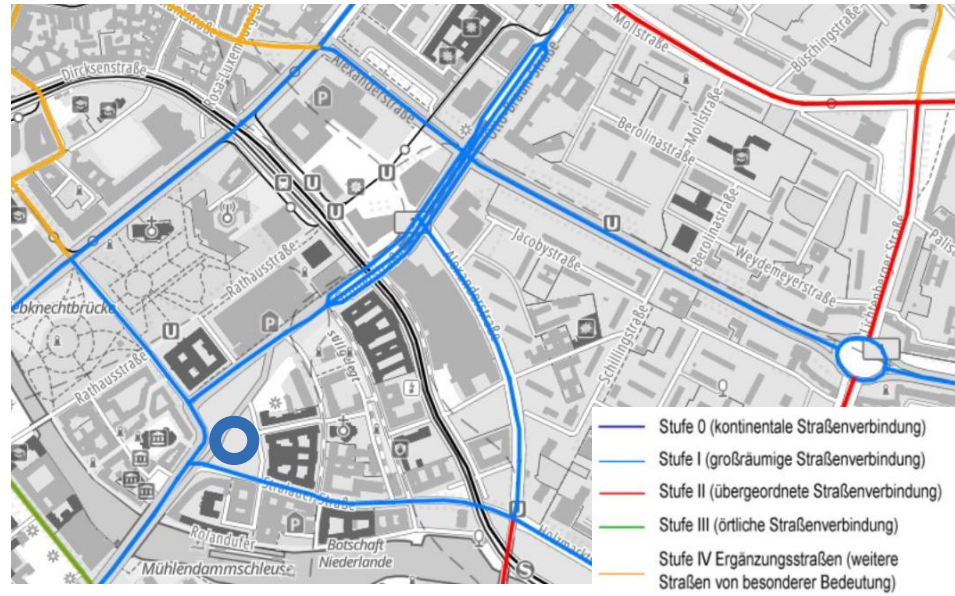
Quelle: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, und eigene Darstellung der Lage des Molkenmarktes, Abruf: 16.04.2025.

2.6 Kfz-Verkehr

Fließender Verkehr

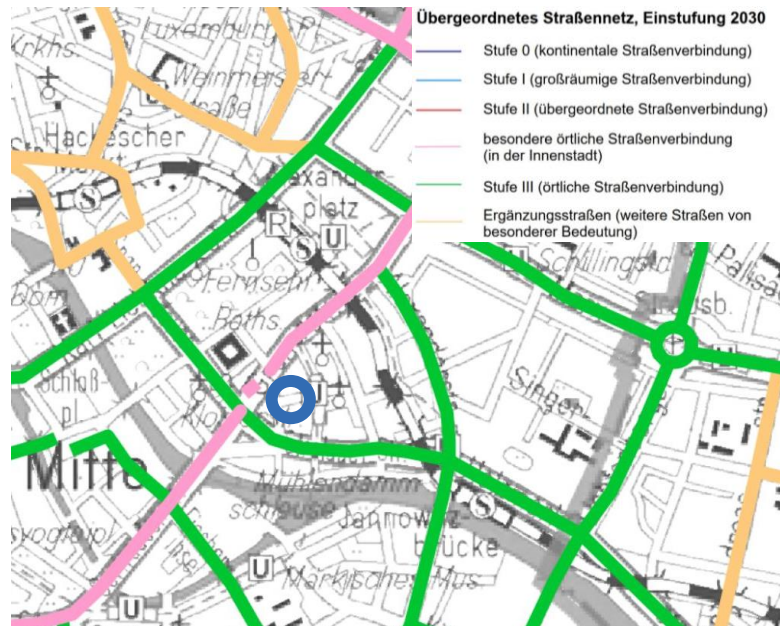
Das Plangebiet ist von großräumigen Straßenverbindungen (Stufe I, blau) umgeben (Abbildung 9). Der Straßenzug Grunerstraße - Mühlendamm wird in der Planung für 2030 zukünftig als besondere örtliche Straßenverbindung in der Innenstadt eingestuft (Abbildung 10). Der Straßenzug Spandauer Straße – Mühlendamm - Stralauer Straße erfährt eine Umstufung zur örtlichen Straßenverbindung (Stufe III, grün).

Abbildung 9: Übergeordnetes Straßennetz Bestand 2023³



Quelle: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Abteilung IV (Verkehr) mit letzter Änderung vom 13.02.2025 und eigene Markierung des Molkenmarktes.

Abbildung 10: Übergeordnetes Straßennetz Planung 2030⁴



Quelle: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Abteilung IV (Verkehr) und eigene Markierung des Molkenmarktes.

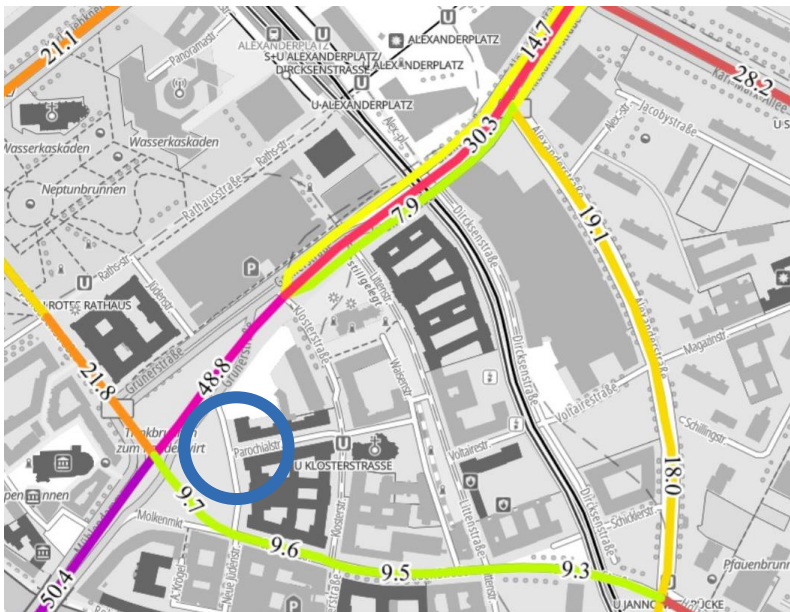
Für das übergeordnete Straßennetz liegen Verkehrsmengen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) durch die Ver-

³ Abgerufen: 09.04.2025.

⁴ Abgerufen: 09.04.2025; Stand Januar 2023.

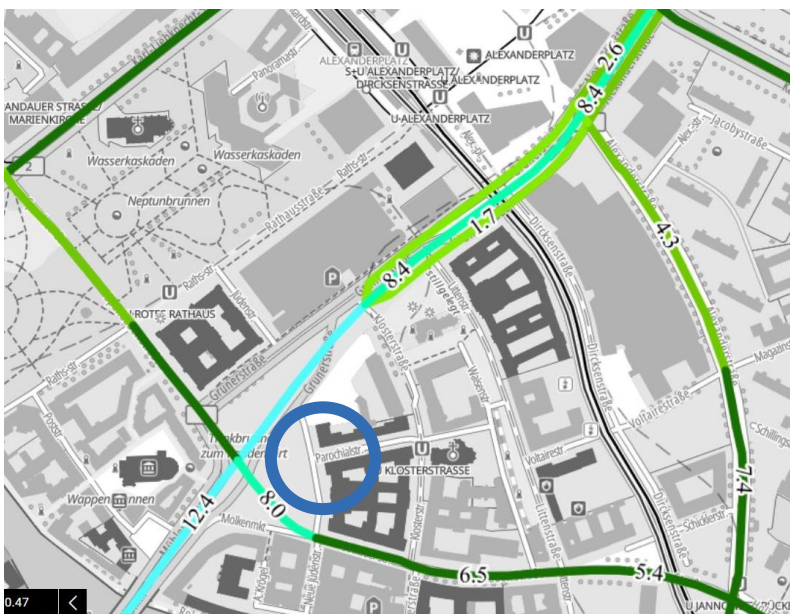
kehrsmengenkarte 2023 vor (Abbildung 11). Die Grunerstraße weist am Plan-
 gebiet eine durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke bis zu 44.800 Kfz
 (1.240 Lkw) pro Werktag auf. Die Stralauer Straße und der Molkenmarkt weisen
 nach den Verkehrszählungen des Senates eine durchschnittliche tägliche Ver-
 kehrsstärke von ca. 9.300 bis 9.700 Kfz (650 bis 800 Lkw) / 24 Stunden auf.

Abbildung 11: Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke 2023 [1.000 Kfz/24h]



Quelle: Auszug aus der Verkehrsmengenkarte Berlin DTW 2023, letzte Änderung:
 06.12.2024 und eigene Markierung des Molkenmarktes.

Abbildung 12: Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke Lkw 2023 [100 Lkw/24h]



Quelle: Auszug aus der Verkehrsmengenkarte Berlin DTW 2023, letzte Änderung:
 06.12.2024 und eigene Markierung des Molkenmarktes.

WBM GmbH

Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Molkenmarkt

14. Oktober 2025

Zu der Verkehrsmengenkarte ist anzumerken, dass die Verkehrsmengen im Planungsumgriff durch längerfristige Baustellen beeinträchtigt sind, obwohl durchgehend versucht wurde je Richtung mehrere Fahrstreifen offen zu halten, um so die Verkehrsmengen zu bewältigen und Verlagerungen zu vermeiden. Nach Rücksprache mit SenMVKU IV A liegen aber keine Verkehrszählungen vor, mit deren Hilfe ein Abgleich hätte erfolgen können.

Ruhender Verkehr

Das Plangebiet liegt in der Parkraumbewirtschaftungszone 3 und wird von Mo-Sa zwischen 9-22 Uhr bewirtschaftet. Die Gebühren betragen im Regelfall 4 € / Std., wobei die Gebührenhöhe und die Bewirtschaftungszeiten auf bestimmten Abschnitten abweichen können.

Zukünftig soll der fließende und ruhende Kfz-Verkehr im Plangebiet auf ein Minimum begrenzt werden, um die Aufenthaltsqualität und den Klimaschutz zu stärken und Fuß- und Radverkehr eine hohe Priorität einzuräumen. Verkehrsberuhigte Straßen mit entsprechender baulicher Gestaltung sollen dabei hohe Widerstände für Durchgangsverkehre schaffen und gleichzeitig für den Liefer-, Ver- und Entsorgungsverkehr befahrbar bleiben. Im öffentlichen Raum sind mit Ausnahme von Sonderregelungen (Standesamt, Parkplätze für Kurzzeitparken) keine weiteren Stellplätze vorgesehen.⁵

Das Parkhaus Rathauspassagen mit Zu- und Ausfahrt über die Grunerstraße besitzt 600 Stellplätze und befindet sich im Eigentum der WBM GmbH.⁶ Nach Auskunft der WBM sind dort freie Kapazitäten vorhanden, um als Quartiersgarage zur Unterbringung des ruhenden Kfz-Verkehrs des Plangebiets fungieren zu können. Das Parkhaus kann vom Plangebiet in wenigen Gehminuten erreicht werden. Auf Höhe des Zugangs zum Parkhaus kann die Grunerstraße über die neu eingerichtete LSA 18173 Grunerstraße (Klosterstraße) sicher gequert werden.

2.7 Aktualisiertes Verkehrsangebot gegenüber 2015

Im Vergleich zur Verkehrsuntersuchung 2015 liegt heute ein zwischenzeitlich geändertes Verkehrsangebot im Umfeld des Molkenmarktes vor. Folgende Ergänzungen sind zu nennen:

- Laufende Umbaumaßnahme LSA 18171 - Molkenmarkt mit den Teilknoten TK I Mühlendamm / Stralauer Straße und TK II Grunerstraße – Mühlendamm / Spandauer Straße.

⁵ Quelle: Rahmenplan zur Charta Molkenmarkt, S. 14

⁶ Quelle: [Lage & Anfahrt - Wohnungsbaugesellschaft Berlin-Mitte mbH](#)

- Fertigstellung der U-Bahnlinie U5. Die Linie U5 fährt nun von U Hönow ◀▶ S+U Hauptbahnhof über S+U-Alexanderplatz und U Rotes Rathaus im 5 bis 10-Minutentakt von 4:00 Uhr bis 0:30 Uhr, auch in den Nächten Fr/Sa und Sa/So und vor Feiertagen. In den Nachtstunden verkehrt die Linie als Nachtbus N5.
- Einrichtung der Buslinie 300 von Tiergarten, Philharmonie ◀▶ S+U Warschauer Straße über U Rotes Rathaus, Bus-Hst Jüdenstraße (in Grunerstraße), Bus-Hst Littenstraße (in Grunerstraße), S+U-Alexanderplatz (Bus-Hst in Alexanderstraße) im 20-Minutentakt von 6:00 Uhr bis 0:30 Uhr werktags, samstags ab 7:00 Uhr, sonntags ab 9:00 Uhr. Buslinie wird in die Verkehrsmengen für die lärmtechnischen Untersuchungen zusätzlich berücksichtigt.

Der vorgesehene Straßenbahnneubau vom Alexanderplatz zum Potsdamer Platz / Kulturforum über die Mühlendammbrücke wird mit Stand November 2024 nicht weiterverfolgt. Der laufende Brückenneubau sieht jedoch vor, dass bei einem künftigen Umdenken die Straßenbahn realisiert werden kann.

2.8 Zusammenfassende Bewertung

Das Plangebiet ist durch den öffentlichen Personennahverkehr sehr gut erschlossen. Die nächstgelegene Anbindung zum Regionalverkehr liegt am Alexanderplatz und damit nur wenige hundert Meter entfernt. Die Fußverkehrsanlagen sind gut ausgebaut. In den neu gestalteten Straßen Grunerstraße und Molkenmarkt sind Querungsanlagen in Form von Lichtsignalanlagen vorhanden.

Das Gebiet ist gut an das Radverkehrsnetz angebunden, mit ausreichenden Radverkehrsanlagen an den Knotenpunkten und den Hauptverkehrsstraßen. An relevanten Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV, wie dem U-Bahnhof Rotes Rathaus und dem U-Bahnhof Klosterstraße, sind Radabstellanlagen vorhanden.

Es gibt ein breites Angebot an Sharing-Diensten, einschließlich Bike-, Roller- und Carsharing, was eine flexible und umweltfreundliche Mobilitätsgestaltung erlaubt. Eine Jelbi-Mobilitätsstation befindet sich an der U-Bahnhof Klosterstraße. Mehrere Ladestationen für Elektrofahrzeuge sind im Umfeld des Plangebiets vorhanden, was die Nutzung von E-Fahrzeugen unterstützt.

Die umliegenden Hauptverkehrsstraßen sind stark frequentiert, insbesondere die Grunerstraße und der Molkenmarkt. Im Plangebiet soll der fließende und ruhende Kfz-Verkehr zukünftig auf das erforderliche Minimum begrenzt werden, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und den Fuß- und Radverkehr zu fördern. Parkmöglichkeiten für Kfz bietet das innerhalb weniger Gehminuten erreichbare Parkhaus Rathauspassagen.

WBM GmbH

Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Molkenmarkt

14. Oktober 2025

Seit der letzten Untersuchung 2015 haben sich einige Verkehrsangebote geändert, darunter der Ausbau der U-Bahnlinie U5 und die Einführung neuer Buslinien. Diese Änderungen verbessern die Erreichbarkeit und begünstigen zusätzlich die Nutzung des Umweltverbundes.

Insgesamt weist das Plangebiet somit eine hervorragende Erreichbarkeit durch den Umweltverbund auf, wodurch die Notwendigkeit der Nutzung privater Pkw objektiv erheblich reduziert wird.

3 Verkehrsaufkommensermittlung

Die Verkehrsuntersuchung von 2015 liegt ca. zehn Jahre zurück. In der Zwischenzeit liegen neue Erkenntnisse zum mittlerweile geänderten Verkehrsverhalten aus der aktuellen SrV 2023 vor. Tabelle 1 zeigt die wesentlichen Eingangsgrößen zur Verkehrsaufkommensermittlung der SrV 2008 und der VU 2015 im Vergleich zur SrV 2018 und SrV 2023.

Die aktualisierten SrV-Daten sowie die damals getroffenen und mittlerweile überholten Annahmen besitzen einen nicht unerheblichen Einfluss auf das zu ermittelnde Verkehrsaufkommen. Die wesentlichen überholten Annahmen betreffen die Anwesenheit, den Besetzungsgrad, die Ermittlung von Bewohnenden pro BGF und die Ermittlung von Personenwegen von Bewohnenden und Besuchenden und sind in Tabelle 2 hervorgehoben. Für Besuchende erfolgte 2015 zudem keine gesonderte Ermittlung für die Nutzungen Wohnen und Büro. Diese flossen indirekt über eine erhöhte Wegeanzahl pro Bewohnenden bzw. Beschäftigten mit ein. Auf diese Weise können jedoch keine spezifischen MIV-Anteile und Besetzungsgrade berücksichtigt werden, die für Besuchende niedriger bzw. höher liegen als für Einwohnende und Beschäftigte.

Bezüglich Model Split ist zu beachten, dass die SrV-Kennzahlen sich aufgrund der Erhebungsmethodik als Haushalts- und Einwohnerbefragung auf die jeweilige Wohnbevölkerung an ihrem Wohnstandort bezieht. Ein Modal Split lässt sich für die geplanten gewerblichen wie auch kulturellen Nutzungen im Vorhaben nicht aus der SrV direkt ableiten. Der Ansatz für diese Nutzungen den Modal Split vom gesamten Stadtgebiet anzusetzen, würde auf Grund der Randbedingungen rund um dem Molkenmarkt insbesondere zum Thema Parken zu einer Überschätzung des Kfz-Verkehrsaufkommens führen.

Das Stellplatzangebot und die Kosten für einen Stellplatz rund um den Molkenmarkt dürften zu einem deutlich geringerem Kfz-Verkehrsaufkommen führen als an anderen Standorten in der Stadt und somit eine bestimmende Größe für den Modal-Split sein. Insbesondere, da im Vorhaben keine Stellplatzanlagen (außer Pflichtstellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen) vorgesehen sind. Von der WBM steht für eine mögliche Stellplatznachfrage nur das Parkhaus Rathauspassage zur Verfügung. Die umliegenden Nebenstraßen liegen in einer Parkraumbewirtschaftungszone und bieten nur in einem sehr begrenzten Umfang für Kurzzeitparken ein gebührenpflichtiges Parkangebot.

Vor dem Hintergrund wird der Modal Split aus der SrV 2023 für Mitte als vereinfachter Ansatz verwendet, da davon auszugehen ist, dass noch ein Kfz-Zielverkehrsaufkommen zu den gewerblichen und kulturellen Einrichtungen verbleiben wird (Tabelle 1). Ein Modal Split der wenige Prozentpunkte höher oder niedriger liegt, wird bei den geringen Flächen für die Nutzungen zu keinen wesentlichen Veränderungen in den Verkehrsmengen führen.

WBM GmbH

Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Molkenmarkt

Tabelle 1: Vergleich der Eingangswerte der VU 2015, SrV 2008, SrV 2018 und 2023 für Berlin-Mitte

14. Oktober 2023

Kennwert	SrV-Tabellen 2018 und 2023 (oder andere Quelle)	SrV 2018 Berlin Mitte - MIV	SrV 2023 Berlin Mitte - MIV	Differenz von 2018 zu 2023 (positiv = Zunahme / negativ = Abnahme, Prozentangaben = Prozentpunkte)	Eingangswerte der VU 2015 mit Modal Split aus SrV 2008	Differenz VU 2015 zu SrV 2023	
						absolut (positiv = Zunahme / negativ = Abnahme, Prozentangaben = Prozentpunkte)	relativ (VU 2015 = 100 %)
Einwohner pro Wohneinheit	(Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung)	2,0	2,0	-	2,5	-0,5	
Anwesenheit Einwohner	Tab 1.1	93,8%	94,9%	1,1%	100%	-5,1%	
Wege pro anwesendem Einwohner	Tab 1.1	3,6	3,4	-0,2	2,8 + 0,2 Besuchswege	-	
Wege ohne Wohnungsbezug	Tab 1.1	23,0%	20,0%	-3,0%	0%	20%	
Modal Split Einwohner (Alle Wege)	SrV-Steckbrief/Tab. 5.3	12,8%	10,4%	-2,4%	22,0%	-11,6%	-53%
Modal Split Beschäftigte	SrV-Steckbrief/Tab. 5.5.2	13,6%	10,9%	-2,7%	26,8%	-15,9%	-59%
Modal Split Kita/Schule/Ausbildung	SrV-Steckbrief/Tab. 5.5.2	9,6%	6,9%	-2,7%	6% (Beschäftigte 19,2 %)	0,9%	+15%
Modal Split Einkauf/Dienstleistung	SrV-Steckbrief/Tab. 5.5.2	13,1%	11,2%	-1,9%	17,3%	-6,1%	-35%
Modal Split Freizeit/Besuch	SrV-Steckbrief/Tab. 5.5.2	11,7%	9,8%	-1,9%	21,6%	-11,8%	-55%
Modal Split Anderer Zweck	SrV-Steckbrief/Tab. 5.5.2	22,2%	20,1%	-2,1%	-	-	
Besetzungsgrad Einwohner	Tab 1.2	1,3	1,4	0,1	1,0	0,4	
Besetzungsgrad Beschäftigte	Tab 6.17.1	1,2	1,2	-	1,0	0,2	
Besetzungsgrad Einkauf/Dienstleistung	Tab 6.17.1	1,3	1,3	-	1,0	0,3	
Besetzungsgrad Freizeit/Besuch	Tab 6.17.1	1,7	1,7	-	1,0	0,7	
Besetzungsgrad Kita/Schule/Ausbildung	Tab 6.17.1	2,0	1,9	-0,1	2,0	-0,1	
Besetzungsgrad Anderer Zweck	Tab 6.17.1	1,3	1,9	0,6	-	-	

verändert
gleich

Tabelle 2: Annahmen der VU 2015 im Vergleich zum heutigen Standard (Auswahl wesentlicher Änderungen)

Kennwert / Größe	Annahmen der VU 2015	Annahmen 2025
Anwesenheit	100 % für alle Nutzungen	Standardwert: 85 %, Büro 75 % und niedriger
Pkw-Besetzungsgrad	1,0 für alle Nutzungen, Ausnahme Schüler*innenverkehr mit 2,0	Berlin-Mitte 1,4 für Bewohnende, 1,2 für Beschäftigte, Spannweite 1,2-1,9 ⁷
BGF pro Person (Bewohnende)	40 m ²	50 m ²
Besuchende	Keine gesonderte Ermittlung von Besuchenden für die Nutzungen Wohnen und Büro	Besuchende werden über spezifische Kennwerte ermittelt (Modal Split, Besetzungsgrad)
Wege pro Person (Bewohnende)	Kein Abzug von Wegen außerhalb ohne Wohnungsbezug	Abzug von Wegen außerhalb ohne Wohnungsbezug, SrV 2023: 20 %

⁷ Siehe hierzu auch Kapitel 3.1

3.1 Festlegung der Eingangsdaten

Die Abschätzung des Verkehrsaufkommens für den aktuellen Planungsstand zum Bebauungsplan 1-14 Molkenmarkt erfolgt getrennt nach den verschiedenen Nutzungsarten im Plangebiet. Die Verkehrsaufkommensermittlung mit dem Ziel- und Quellverkehrsaufkommen erfolgt mit dem Programm Ver_Bau⁸.

Das Programm berücksichtigt die aktuellen Erkenntnisse zur Verkehrserzeugung unterschiedlicher Nutzungen. Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens erfolgt daher in Anlehnung an die Methodik und den Kennwerten des Programms Ver_Bau sowie den 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 2023) für Berlin der TU Dresden.

Das Vorhaben Molkenmarkt sieht im Rahmen des B-Plans 1-14 die Errichtung von Wohnungen, Büros, Handelseinrichtungen und Räumen für kulturelle Zwecke sowie einer Schule vor. Tabelle 3 zeigt die Flächenangaben der einzelnen Nutzungen im Vergleich zum Stand der Berechnungsgrundlage von 2015.

Wesentliche Änderungen ergeben sich nunmehr durch die Anpassung der Flächenanteile für Handel sowie für Büros / Dienstleistungen. Flächen für Kulturproduktion (Ateliers, Schreibstuben, etc.) und Kulturpräsentation (Ausstellungsräume, Theater) sind innerhalb des Flächenangebots neu hinzugekommen. Für die Nutzungen Schule und Kulturpräsentation liegen Daten zu den zukünftig zu erwartenden Schüler*innen, Beschäftigten und Besuchenden vor, die als konkrete Angaben direkt in die Aufkommensermittlung einfließen. Eine detaillierte Aufstellung zur Nutzung Kulturpräsentation (Ausstellung, Theater) zeigt ergänzend Tabelle 4.

Die planerisch-konzeptionellen Grundlagen für die Flächenermittlung 2025 bilden:

- die grundsätzliche Beibehaltung der Nutzungsarten aus der Verkehrsuntersuchung 2015,
- die BGF-Nutzungsverteilung vom Februar 2024, die Grundlage der fachgebietsübergreifenden Machbarkeitsstudie „Mobilität, Regenwassermanage-

⁸ Dr. Ing. Bosserhoff: Programm Ver_Bau zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung; 2025.

WBM GmbH

Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Molkenmarkt

14. Oktober 2025

ment und Freiräume“ war und insbesondere die zwischenzeitlich abgestimmten Flächenzuwächse bei der Integration der politisch abgestimmten Flächen für kulturelle Nutzungen einbezieht.

- Die aktualisierten Flächenbilanzen zu den Blöcken A und B im Rahmen der Erstellung der Bebauungsleitlinien (Stand 05/2025). Die Änderungen der Flächenangaben beziehen sich ausschließlich auf die Blöcke A und B, die im Geltungsbereich des zu ändernden Bebauungsplans 1-14 liegen.
- Die Bestandsnutzungen im Baublock C zwischen Klosterstraße und Judenstraße (Neues Stadthaus) und Baublock D zwischen Klosterstraße und Littenstraße (Klosterkirche) und der Baublock E (Palais Podewils und angrenzende Nutzungen) wurden für die Nutzungskennzahlen der Verkehrsaufkommensberechnung nicht berücksichtigt. Die Berücksichtigung dieser Nutzung beim Verkehrsaufkommen erfolgt(e) im Rahmen der Bestandsnutzungen. Zur Wahrung der methodischen Konsistenz werden diese Bestandsnutzungen auch in der Überprüfung im Jahr 2025 nicht berücksichtigt.

Abbildung 13: Baublöcke



Tabelle 3: Flächennutzungen 2015 und 2025 in m² BGF

Nutzung	2015	2025
	m ² BGF	
Büro/Dienstl.	20.179	14.716
Handel	7.190	9.665
Wohnen	54.042	54.471
Museum	187	187
	17.192	17.192
Schule	900 Schüler*innen 100 Beschäftigte	
		10.142
Kulturpräsentation ⁹	-	70 Beschäftigte 750 Besuchende
Kulturproduktion	-	567
Summe	98.790	106.940

Zu den kulturellen Nutzungen werden an einem vollständig ausgelasteten Werktag insgesamt ca. 70 Beschäftigte und bis zu 750 Besuchende erwartet (Tabelle 4). Bühnenaufführungen und Events finden nicht am selben Tag statt, sodass die Aufführungen aufgrund höherer Besuchszahlen als maßgebend betrachtet werden.

Die zeitliche Verteilung bzw. Anwesenheit wird für die Besuchenden wie auch die Beschäftigten in der Aufkommensermittlung anhand charakteristischer Tagesganglinien berücksichtigt. Multifunktionale Veranstaltungsräume sind sowohl für Ausstellungen als auch für Aufführungen verfügbar und verursachen, ebenso wie die Probebühne, keinen zusätzlichen Publikumsverkehr. In Berlin starten Theateraufführungen an Werktagen in der Regel nicht vor 19:00 Uhr (Veranstaltungskalender für Berlin | visitBerlin.de). Aufführungen auf beiden Bühnen beginnen zudem nicht gleichzeitig.

⁹ s. auch Tabelle 4:

WBM GmbH

Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Molkenmarkt

14. Oktober 2025

Tabelle 4: Angaben zur kulturellen Nutzung (Kulturpräsentation)

Nutzung		Flächenbedarf in m² NF	Sitzplätze	Beschäftigte	Beschäftigte / Anlass	Besuchende / Tag	Besuchende / Anlass	Besuchsverkehr	Anlässe
Ausstellung		1.000	-	15-20	5	80-100	60-100	täglich: werktags ab 12:00 Uhr; Veranstaltungen: abends	300-320 Veranstaltungen / Jahr
Bühne	Bühne 01	400	199	40	5	-	300 (bei 75 % Auslastung)	Aufführungen Do-So abends, außerhalb von Events	200 Aufführungen / Jahr
	Bühne 02	400	199						
	multifunkt. Veranstaltungsräume / Probebühne	700	-						
Vollauslastung				60	10	100	400		

Der Verkehrsaufkommensermittlung liegen neben den Nutzungszahlen (Tabelle 3 und Tabelle 4) auch die Ergebnisse der SrV 2023 für Berlin-Mitte zu Grunde. Die nachfolgenden Tabellen führen die Eingangswerte je Nutzung auf.

Tabelle 5: Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (Wohnen)

Kategorie	Wert	Quelle
Einwohnende je Wohnung	2	Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung (SenStadtWohnen, 11/2018)
Anwesenheit Einwohnende	94,9 %	SrV 2023 (für Berlin-Mitte)
Wege pro Tag	3,4	SrV 2023 (für Berlin-Mitte)
Anteil Wege ohne Wohnungsbezug	20 %	SrV 2023 (für Berlin-Mitte)
MIV-Anteil Einwohnende	10 %	SrV 2023 (für Berlin-Mitte, alle Wege)
Besetzungsgrad Pers./Pkw	1,4	SrV 2023 (für Berlin-Mitte)
Anteil der Besucherwege an allen Einwohnendenwegen	5 %	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV)
MIV-Anteil Besuchende	10 %	SrV 2023 (Berlin-Mitte, Zweck Freizeit)
Besetzungsgrad der Besuchenden Pers./Pkw	1,7	SrV 2023 (Berlin-Mitte, Zweck Freizeit)
Lieferverkehr Fahrten je Bewohnenden und Tag	0,075	Bosserhoff 2025 (HSVV) Mittelwert aus 0,05-0,1 Lkw-Fahrten je Bewohnenden für Wohnungsnutzung

Tabelle 6: Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (Büro + Kulturproduktion)

Kategorie	Wert	Quelle
Die Nutzung Kulturproduktion (Ateliers, Schreibstuben, etc.) erhält die Kennwerte einer Büronutzung ohne relevanten Kundschafts- / Besuchendenverkehr.		
BGF je Arbeitskraft	40 m ²	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV) und VU 2015
Anwesenheit Arbeitskräfte	75 %	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV) unter Berücksichtigung mobilen Arbeitens
Wege pro Tag / Arbeitskraft	3,4	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV)
MIV-Anteil Arbeitskräfte	11 %	SrV 2018 (Berlin-Mitte, Zweck Eigener Arbeitsplatz)
Besetzungsgrad Pers./Pkw Arbeitskräfte	1,2	SrV 2018 (Berlin-Mitte, Zweck Eigener Arbeitsplatz)
Kundschaftswege je Arbeitskraft	1,2	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV) unter Berücksichtigung mobilen Arbeitens
MIV-Anteil Kundschaft	20 %	SrV 2018 (Berlin-Mitte, Anderer Zweck)
Besetzungsgrad der Kundschaft/Pkw	1,9	SrV 2018 (Berlin-Mitte, Anderer Zweck)
Lieferverkehr Fahrten je Arbeitskraft und Tag	0,075	Bosserhoff 2025 (HSVV) - Mittelwert aus 0,05-0,1 Lkw-Fahrten je Arbeitskraft für Büronutzung

Tabelle 7: Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (Kulturpräsentation: Theater, Ausstellung)

Kategorie	Wert	Quelle
Arbeitskräfte	siehe	Tabelle 4 und Texterläuterung
Anwesenheit Arbeitskräfte	85 %	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV)
Wege pro Tag / Arbeitskraft	3,0	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV)
MIV-Anteil Arbeitskräfte	11 %	SrV 2023 (Berlin-Mitte, Zweck Eigener Arbeitsplatz)
Besetzungsgrad Pers./Pkw Arbeitskräfte	1,2	SrV 2023 (Berlin- Mitte, Zweck Eigener Arbeitsplatz)
Kunden/Besuchende	siehe	Tabelle 4 und Texterläuterung
Wege pro Tag / Besuchende	2,0	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV)
MIV-Anteil Kunden/Besuchende	10 %	SrV 2023 (Berlin- Mitte, Zweck Freizeit/Besuch)
Besetzungsgrad der Kunden/Besuchende Pers./Pkw	1,7	SrV 2023 (Berlin- Mitte, Zweck Freizeit/Besuch)
Lieferverkehr Fahrten je Arbeitskraft und Tag	0,075	Bosserhoff 2025 (HSVV) - Mittelwert aus 0,05-0,1 Lkw-Fahrten je Arbeitskraft für Büronutzung

WBM GmbH

Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Molkenmarkt

14. Oktober 2025

Tabelle 8: Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (Kulturpräsentation: Museum)

Kategorie	Wert	Quelle
BGF je Arbeitskraft	60 m ²	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV)
Anwesenheit Arbeitskräfte	85 %	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV)
Wege pro Tag / Arbeitskraft	3,0	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV)
MIV-Anteil Arbeitskräfte	11 %	SrV 2023 (Berlin-Mitte, Zweck Eigener Arbeitsplatz)
Besetzungsgrad Pers./Pkw Arbeitskräfte	1,2	SrV 2023 (Berlin- Mitte, Zweck Eigener Arbeitsplatz)
BGF je Kunden/Besuchende	25 m ²	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV)
Wege pro Tag / Besuchende	2,0	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV)
MIV-Anteil Kunden/Besuchende	10 %	SrV 2023 (Berlin- Mitte, Zweck Freizeit/Besuch)
Besetzungsgrad der Kunden/Besuchende Pers./Pkw	1,7	SrV 2023 (Berlin- Mitte, Zweck Freizeit/Besuch)
Lieferverkehr Fahrten je Arbeitskraft und Tag	0,075	Bosserhoff 2025 (HSVV) - Mittelwert aus 0,05-0,1 Lkw-Fahrten je Arbeitskraft für Büronutzung

Tabelle 9: Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (Handel)

Kategorie	Wert	Quelle
BGF je Arbeitskraft	70 m ²	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV)
Anwesenheit Arbeitskräfte	85 %	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV)
Wege pro Tag / Arbeitskraft	2,0	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV)
MIV-Anteil Arbeitskräfte	11 %	SrV 2023 (Berlin-Mitte, Zweck Eigener Arbeitsplatz)
Besetzungsgrad Pers./Pkw Arbeitskräfte	1,2	SrV 2023 (Berlin- Mitte, Zweck Eigener Arbeitsplatz)
Kunden/Besuchende pro 100 m ² BGF / Tag	50	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV)
Wege pro Tag / Besuchende	2,0	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV)
MIV-Anteil Kunden/Besuchende	11 %	SrV 2023 (Berlin- Mitte, Zweck Einkauf/Dienstleistung)
Besetzungsgrad der Kunden/Besuchende Pers./Pkw	1,3	SrV 2023 (Berlin- Mitte, Zweck Einkauf/Dienstleistung)
Verbundeffekt	50 %	Annahme von durchschnittlich zwei besuchten Geschäften je Kunde; übernommen aus VU 2015
Lieferverkehr Fahrten/Arbeitskraft/Tag	1,0	übernommen aus VU 2015 als konservative / sichere Annahme; Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV) Werte liegen für Einzelhandel generell zwischen 0,4-0,8

Tabelle 10: Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (Oberschule)

Kategorie	Wert	Quelle
Arbeitskräfte	100	übernommen aus VU 2015
Anwesenheit Arbeitskräfte	85 %	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV)
Wege pro Tag / Arbeitskraft	3,0	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV)
MIV-Anteil Arbeitskräfte	11 %	SrV 2023 (Berlin-Mitte, Zweck Eigener Arbeitsplatz)
Besetzungsgrad Pers./Pkw Arbeitskräfte	1,2	SrV 2023 (Berlin- Mitte, Zweck Eigener Arbeitsplatz)
Schüler*innen	900	übernommen aus VU 2015
Anwesenheit Schüler*innen	87,5	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV)
Wege pro Tag / Schüler*in	3,0	Bosserhoff 2025 (FGSV/HSVV)
MIV-Anteil Schüler*innen	6,9 %	SrV 2023 (Berlin- Mitte, Zweck Kita/Schule/Ausbildung)
Besetzungsgrad für Schüler*innen Pers./Pkw	1,9	SrV 2023 (Berlin- Mitte, Zweck Kita/Schule/Ausbildung)
Lieferverkehr Fahrten je Arbeitskraft und Tag	0,075	Bosserhoff 2025 (HSVV) - Mittelwert aus 0,05-0,1 Lkw-Fahrten je Arbeitskraft für Büronutzung

3.2 Verkehrsaufkommen Kfz-Verkehr

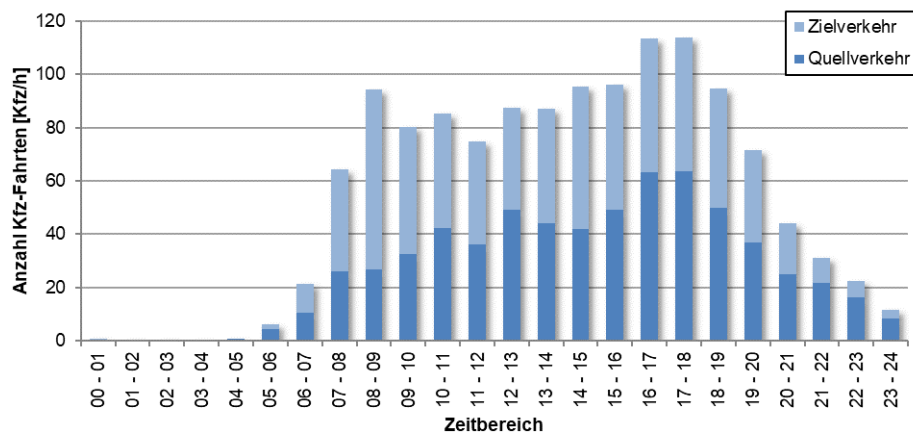
Die Verkehrsaufkommensermittlung schätzt den zusätzlichen Kfz-Verkehr für die verschiedenen Nutzergruppen (Besuchende, Arbeitskräfte, Wirtschaftsverkehr) unter Verwendung der in Tabelle 5 bis Tabelle 10 dargestellten Kennwerte ab. In Summe wird für das Vorhaben zukünftig ein Verkehrsaufkommen von etwa 1.297 Kfz-Fahrten / Tag erwartet (Tabelle 11). Das heute zu erwartende Verkehrsaufkommen liegt demnach um ca. 46 % niedriger als noch 2015 erwartet.

Die tageszeitliche Verteilung des werktäglichen Quell- und Zielverkehrs des Vorhabens zeigt Abbildung 14. Die ermittelte Frühspitzenstunde liegt mit ca. 94 Kfz-Fahrten / h zwischen 8 und 9 Uhr, die Spätspitzenstunde(n) mit jeweils ca. 114 Kfz-Fahrten / h zwischen 16 und 17 Uhr und 17 und 18 Uhr.

Tabelle 11: Durchschnittliches, gebietsbezogenes werktägliches Kfz-Fahrtenaufkommen 2025 im Vergleich zu 2015

Nutzung	2015	2025
Büro/Dienstl.	456	164
Handel	778	569
Wohnen	911	293
Museum	21	7
Schule	252	184
Kulturnutzung	-	80
Summe	2.418	1.297

Abbildung 14: Tageszeitliche Verteilungen des Kfz-Quell- und Zielverkehrs



Der deutliche Unterschied zu den Ergebnissen von 2015 resultiert aus den geänderten Flächennutzungen (vgl. Tabelle 3), den damals getroffenen und überholten Annahmen sowie maßgeblich aus dem zwischenzeitlich veränderten

Verkehrsverhalten und den resultierenden niedrigeren MIV-Anteilen (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** Tabelle 1 und Tabelle 2). Nachfolgende Berechnungsvergleiche vermitteln den Einfluss der aktualisierten SrV 2023 zum Verkehrsverhalten.

VU 2025 im Vergleich mit SrV 2018 zu SrV 2023

Die vorliegende Untersuchung legt aktualisierte Annahmen und die Daten zum Verkehrsverhalten aus der SrV 2023 zugrunde. Um die Veränderung im Verkehrsverhalten zwischen 2018¹⁰ und 2023 aufzuzeigen, erfolgte ein weiterer Berechnungsdurchlauf mit ausschließlich aktualisierter Verkehrszusammensetzung nach SrV 2018 – bei sonst konstant gehaltenen, aktualisierten Eingangswerten. Im Ergebnis entsteht bei Verwendung der Werte nach SrV 2023 ein um 18 % niedrigeres Aufkommen gegenüber der SrV 2018.

VU 2015 mit Aktualisierung nach SrV 2023

Eine Rekonstruktion der Berechnung¹¹ der Aufkommensermittlung von 2015 mit ausschließlich aktualisierter Verkehrszusammensetzung nach SrV 2023 – bei sonst unveränderter Flächennutzung und Annahmen – liefert ein um 46 % niedrigeres Verkehrsaufkommen.

Räumliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens

Für die räumliche Verteilung wurde von SenMVKU die räumliche Verteilung des Verkehrsaufkommens für die Verkehrszelle mit dem Bauvorhaben Molkenmarkt übermittelt¹². Danach verteilt sich der Verkehr wie folgt:

Tabelle 12: Räumliche Verteilung des Verkehrsaufkommens

Richtung	Verkehrsverteilung
Grunerstr.	25 %
Spandauer Str.	20 %
Mühlendamm	30 %
Stralauer Str.	25 %

Weiterhin wurde von SenMVKU IV A¹³ die Verkehrsmengen für das umliegende Hauptstraßennetz übermittelt. Die folgenden Werte wurden anhand des gesamtstädtischen Modells für 2035 bestimmt (Modellstand II / 2025):

¹⁰ SrV 2018 bildete die Grundlage für die Berechnungen in der Machbarkeitsstudie 2024

¹¹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, 2014: Verkehrsuntersuchung zum B-Plan 1-14 Molkenmarkt - Aktualisierung 2014 - Anlage 1: Berechnung der Verkehrserzeugung zum B-Plan 1-14 Molkenmarkt / Klosterviertel

¹² Email von SenMVKU IV A vom 7.10.2025

¹³ Email vom 02.10.2025

WBM GmbH

Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Molkenmarkt

14. Oktober 2025

- Grunerstr. östlich Molkenmarkt: ca. 53.000 Kfz/24h DTVw,
- Mühlendamm westlich Molkenmarkt: ca. 61.000 Kfz/24h DTVw,
- Stralauer Str. südlich Molkenmarkt: ca. 16.000 Kfz/24h DTVw,
- Spandauer Straße nördlich Molkenmarkt: ca. 16.000 Kfz/24h DTVw,
- Spandauer Straße zw. Grunerstr. und Stralauer Str.: ca. 56.000 Kfz/24h DTVw.

Für die im Bau befindliche Mühlendammbrücke gab es von SenMVKU noch den Hinweis, dass im Netzmodell ein Querschnitt für den Kfz-Verkehr mit jeweils 3 Fahrstreifen je Richtung berücksichtigt wurde. Eine finale Festlegung der Anzahl der Fahrstreifen für die Brücke steht aber nach Aussage der Senatsverwaltung noch aus. Möglicherweise können auch nur 2 Fahrstreifen je Richtung kommen. Die geringere Anzahl an Fahrstreifen würde allerdings Auswirkungen auf das Netzmodell haben und sehr wahrscheinlich zu geringeren Verkehrsmengen am Knotenpunkt Molkenmarkt führen. Geringere Verkehrsmengen würden den Bereich Molkenmarkt deutlich entlasten. Die Information zur finalen Variante konnte aber bis zur Berichtserstellung von SenMVKU nicht mehr bereitgestellt werden.

Zusammen mit der räumlichen Verteilung leitet sich die Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens wie in Tabelle 13 ab.

Tabelle 13: Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens

Richtung	Verkehrs- verteilung	Quer- schnitt	Je Richt- ung	Spitzen- stunde 7%	Nullfall 2035 DTVw	Planfall 2035 DTVw
	[%]	Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/h	Kfz/24h	Kfz/24h
Grunerstr.	25	325	163	11	53.000	53.325
Spandauer Str.	20	260	130	9	16.000	16.260
Mühlen- damm	30	390	195	14	61.000	61.390
Stralauer Str.	25	325	163	11	16.000	16.325
Gesamt		1.300	650	46		

Die Umlegung ergibt für den Straßenzug Mühlendamm – Grunerstr für den Planfall eine Veränderung von 0,6%. Für die Spandauer Straße ergibt sich eine Veränderung von 1.6% bzw. 2% bei der Stralauer Straße. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen verändert nur minimal die Verkehrsmengen in den umliegenden Hauptverkehrsstraßen.

Die Tabelle 13 zeigt auch, dass bei einem Spitzenstundenanteil von 7 %¹⁴ je nach Zufahrt lediglich 9 bis 14 Fahrzeuge pro Stunde auftreten. An den Lichtsignalanlagen laufen Signalprogramme mit einem Umlauf von 90 Sekunden. Dies ergibt 40 Umläufe pro Stunde. Dies ergibt weiter, im Durchschnitt in jedem dritten Umlauf 1 zusätzliches Fahrzeug.

¹⁴ übernommen von der Verkehrsuntersuchung 2015

4 Verkehrsfolgeabschätzung

Die Verkehrsfolgeabschätzung betrachtet die verkehrlichen Auswirkungen des zusätzlich durch das Vorhaben induzierten Verkehrs und schätzt den Stellplatzbedarf ab.

4.1 Maßgeblicher Betrachtungsfall

Die Verkehrsfolgeabschätzung erfolgt in der Regel für verschiedene verkehrliche Betrachtungsfälle, um den „maßgebenden Fall“, bei dem die höchsten Verkehrsbelastungen erwartet werden, zu ermitteln.

Die vorliegende aktualisierte Aufkommensermittlung weist gegenüber der Untersuchung von 2015 deutlich niedrigere zu erwartende Verkehrsmengen auf (Kapitel 3). Nach Auskunft von SenMVKU per E-Mail am 08.04.2025 können darüber hinaus die Prognosewerte aus der VU 2015 zum festgesetzten B-Plan 1-14 mit planfeststellungsersetzenden Inhalten bestätigt werden. Die Prognosewerte wurden ursprünglich auf Grundlage der Gesamtverkehrsprognose Berlin Brandenburg (GVP) erarbeitet und mit der Verkehrsprognose 2030 bestätigt. Somit haben die Angaben vor dem Hintergrund der Prognose 2030 weiterhin Gültigkeit, zumal auch die Prognose 2035 niedriger ausfällt. Ebenso konnte gezeigt werden, dass der Neuverkehr zum Vorhaben auf Basis der SrV2023, auch unter Berücksichtigung der Flächenänderungen, deutlich geringer ausfällt als in den früheren Untersuchungen.

Folglich werden die nachfolgend angeführten Betrachtungsfälle aus der VU 2015 auch zu deren Aktualisierung weiterhin als maßgeblich erachtet:

- Prognose-Nullfall 2015: Prognose 2025 / 2030
- Prognose-Planfall 2015: Prognose 2025 / 2030 + Neuverkehr

Diese Vorgehensweise erfüllt dabei auch die Zielsetzung, auf der möglichst sicheren Seite zu sein. Da der Prognose-Planfall 2015 von einem höheren zusätzlichen Verkehrsaufkommen ausgeht, wird dieser daher als Worst-Case-Szenario herangezogen und die dabei insgesamt höheren Verkehrsmengen als Sicherheitszuschlag gewertet. Dies erübrigt somit auch eine erneute räumliche Verteilung bzw. Umlegung des ermittelten Verkehrsaufkommens auf das umliegende Straßennetz. Diese Umlegung wurde in der VU 2015 mithilfe eines damals noch bereitgestellten und verfeinerten Teilnetzes der gesamtstädtischen Verkehrsprognose 2025 bewerkstelligt, welches der aktuellen Untersuchung nicht vorliegt.

4.2 Leistungsfähigkeitsbetrachtung

Die Leistungsfähigkeit der LSA 18171 - Molkenmarkt mit den Teilknoten TK I Mühlendamm / Stralauer Straße und TK II Grunerstraße – Mühlendamm / Spandauer Straße wurde im Rahmen der aktuellen VTU mit Gültigkeit ab 29. Oktober 2024 bewertet und bestätigt. Die erforderlichen Bemessungsverkehrsstärken wurden dabei aus dem Prognose-Planfall (Prognose-Nullfall + zu erwartendes Verkehrsaufkommen durch das Vorhaben Molkenmarkt) der VU 2015 bezogen. Das heute insgesamt zu erwartende und deutlich niedrigere Verkehrsaufkommen (Kapitel 3) hat folglich insgesamt niedrigere Verkehrsmengen an den umliegenden Knotenpunkten zur Folge. Somit kann ausgeschlossen werden, dass der Neuverkehr des Vorhabens zukünftig zu höheren Wartezeiten und Rückstaulängen an der LSA 18171 – Molkenmarkt beiträgt, als diese in der VTU ermittelt wurden.

Das potenziell als Quartiersgarage fungierende Parkhaus Rathauspassagen der WBM GmbH als wesentlicher Quell- und Zielpunkt für Kfz-Fahrten des auto-arm angestrebten Plangebiets liegt zudem am nördlichen Gebietsrand und ist gut zu Fuß zu erreichen. Dies bietet Bewohnenden, Kunden und Besuchenden, die auf ein Kfz angewiesen sind, eine sichere und komfortable Unterbringung ihrer Fahrzeuge. Die Zu- und Ausfahrt erfolgt dabei über die Grunerstraße Höhe Klosterstraße via Rechts-rein/Rechts-raus-Regelung. Aufgrund der räumlichen Lage muss somit nur ein Teil der aus südlicher Richtung kommenden Einfahrenden über die LSA 18171 - Molkenmarkt fahren. Die an der Parkhausausfahrt vorgeschriebene Fahrrichtung nach rechts führt ausfahrende Kfz in Richtung LSA 18171 – Molkenmarkt. Hier ist davon auszugehen, dass Ausfahrende mit Zielrichtung Norden überwiegend in Richtung Spandauer Straße / Karl-Lieb-knecht-Straße (B2) abbiegen. Der Rechtsabbiegestreifen an der LSA 18171 – Molkenmarkt weist nach der Bewertung der VTU noch Kapazitäten zur Aufnahme weiterer Kfz auf. Wie der Tabelle 13 zu entnehmen ist, ist der Spitzenstundenanteil des zusätzlichen Verkehrs sehr gering, sodass ein zusätzliches Fahrzeug je Spitzenstunde problemlos abgewickelt werden kann.

Der für die Leistungsfähigkeitsbetrachtung in der aktuellen VTU der LSA 18171 - Molkenmarkt zugrunde gelegte Prognose-Planfall 2015 weist die Bemessungsverkehrsstärken nur für eine Spitzenstunde aus, welche für alle Signalzeitenpläne (SZP) angesetzt wurde. Die Betrachtung der Lastrichtung im Verkehr während der Früh- und Spätspitze ist jedoch von entscheidender Bedeutung, um ein effizientes Verkehrsmanagement zu gewährleisten. Zur morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeit bewegen sich viele Menschen gleichzeitig zur Arbeit oder nach Hause, was zu einem erheblichen Anstieg und Lastwechsel im Verkehrsaufkommen führt. Es wird trotz der vorhandenen verkehrsabhängigen Steuerung empfohlen, nach Fertigstellung der Straßenbaumaßnahmen und bei Vorliegen aktualisierter Verkehrszählungen eine Optimierung der Signalzeitenpläne unter Berücksichtigung der Lastrichtungen zu prüfen, um den

Verkehrsfluss in beide Richtungen noch effizienter zu steuern. Dies kann zu einer besseren Verteilung der Grünphasen und reduzierten Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmende führen.

4.3 Eingangswerte für die schalltechnische Untersuchung

Die Ergebnisse der VU 2015 werden als Worst-Case-Szenario betrachtet (vgl. Kapitel 4.1). Dies dient der Abbildung zur sicheren Seite hin. Analog zur Verkehrsaufkommensermittlung bzw. der Leistungsfähigkeitsbetrachtung werden auch die entsprechenden Eingangswerte der VU 2015 für die schalltechnische Untersuchung herangezogen.

Aufgrund der zwischenzeitlich überarbeiteten Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS 19 (vormals RLS 90), erfolgte eine entsprechende Aufbereitung der Eingangswerte entsprechend der Handreichung „Ermittlung RLS-19-konformer Eingangswerte für schalltechnische Untersuchungen in Berlin“ der Sen-MVKU von 2024. Zudem erfolgten Anpassungen, um den damaligen U5-Baustellenverkehr (Korrektur nach unten) und die zwischenzeitlich eingeführte Buslinie 300 (Korrektur nach oben) zu berücksichtigen. Für die Spandauer Straße wurden dabei die Lkw-Anteile der ähnlich hoch belasteten Stralauer Straße angesetzt. Für die Grunerstraße und Spandauer Straße wurden die zusätzlichen werktäglichen Fahrten der Linie 300 aus dem Fahrplan bezogen. Die so aufbereiteten Daten fließen als Eingangswerte in das Schallgutachten ein.

Abbildung 15: Luftbild von 2015 des Plangebiets und Umfeld



Quelle: Geoportal - Digitale farbige Orthophotos 2015 (DOP20RGB) und eigene Ergänzung des Plangebiets und der U5-Baustelle

4.4 Stellplatzbetrachtungen

Wie unter 3.1 bereits ausgeführt, wurde 2024 die Machbarkeitsstudie „Mobilität, Regenwassermanagement und Freiräume“ (MBS 2024) vorgelegt, die nun die Grundlage für die Entwicklung der aktuellen Bebauungsleitlinien bildet.

Im Rahmen dieser Studie erfolgte eine exemplarische Stellplatzermittlung, um die Bedarfe für weiterführende Planungen zu validieren. Die Ermittlung der benötigten Fahrradstellplätze sowie Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen basieren auf der AV-Stellplätze des Landes Berlin (Stand 2021)¹⁵ und wurde differenziert nach Nutzungsarten für jeden Block vorgenommen. Die in der Machbarkeitsstudie erfolgten weiteren Flächenentwicklungen in den Geltungsbereichen der Blöcke A und B, ergeben folgende Veränderungen zu den einzelnen Nutzungen:

Tabelle 14: Veränderungen der Flächennutzungen zwischen Machbarkeitsstudie 2024 und Planungsstand 2025 für die Blöcke A+B

Nutzung	MBS 2024	Plan 2025	Änderung	in %
Gewerbe	12.200m ²	18.497m ²	6.297m ²	52 %
Wohnen	13.900m ²	17.095m ²	3.195m ²	23 %
Kultur/Museum	11.500m ²	10.709m ²	- 791m ²	- 7 %
Summe	37.600m²	46.301m²	8.701m²	23 %

Aus der Erhöhung der Flächen für die einzelnen Nutzungen ergeben sich zu den in der Machbarkeitsstudie ermittelten Pflichtstellplätzen für Fahrräder und mobilitätseingeschränkten Personen die nachfolgenden neuen Pflichtstellplätze.

Pflichtstellplätze für Fahrräder

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie „Mobilität, Regenwassermanagement und Freiräume“ (MBS 2024), wurde für den gesamten Planungsbereich (Blöcke A bis E) ein Stellplatzbedarf für Fahrräder von 1.841 Stellplätzen ermittelt. Durch die Ausweitung der Flächen in den Blöcken A und B erhöht sich die Anzahl der Pflichtstellplätze um ca. 129 Stellplätze auf insgesamt 1.970 Stellplätze (Tabelle 15). Dabei wurden die Berechnungsansätze nach der Machbarkeitsstudie 2024 verwendet. Bei Gewerbe wurden in der Machbarkeitsstudie deutlich differenziertere Nutzungen angesetzt als für die aktuelle Verkehrsuntersuchung zur Verfügung gestellt wurden, sodass für Gewerbe ein gemittelter Kennwert verwendet wurde. Somit wird eine vergleichbare Berechnung erzielt.

¹⁵ Buro Happold GmbH, Ingenieurgesellschaft Prof. Dr. Sieker mbH, WES GmbH Landschaftsarchitektur, Integrierte Machbarkeitsstudie Mobilität, Regenwassermanagement und Freiräume, Molkenmarkt; Anlage 2, Berlin 27.08.2024/31.07.2024.

WBM GmbH

Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Molkenmarkt

14. Oktober 2025

Tabelle 15: Zusätzliche Pflichtstellplätze für Fahrräder entsprechend MBS 2024

Nutzung	Stellplatz-Bezugsgröße	res. Anzahl Stellplätze
Gewerbe		53
6.297 m ² BGF	1 Abstellplatz	
5.038 m ² NUF ¹⁶	je 95 m ² Nutzungsfläche	
Wohnen		80
3.195 m ² BGF		
100 m ² BGF/Wohnung im individuellen Wohnungsbau als durchschnittliche Wohnungsgröße nach dem Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung (SenStadtWohnen, 11/2018)		
Rechengröße: 32 WE	2,5 Stellplätze je WE	
Kultur / Museum	Museen und Ausstellungsgebäude	- 4
- 791 m ² NUF	1 Abstellplatz je 200 m ² Nutzungsfläche	
Summe		129

Im weiteren Planungsprozess bzw. zum Bauantrag sind die Pflichtstellplätze nochmals rechnerisch zu aktualisieren, wenn die genauen Flächen für einzelne Nutzungen feststehen und insbesondere die Wohnungsgrößen bekannt sind. In diesem Zusammenhang sollte dann geprüft werden, ob ggf. auf Fahrradstellplätze verzichtet werden kann, wenn eine Doppelnutzung der Fahrradabstellanlage z.B. am Tag durch gewerbliche Nutzung und abends durch kulturelle Nutzung möglich ist.

Pflichtstellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen

Analog zu den Fahrradstellplätzen werden auch die Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen angepasst. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie „Mobilität, Regenwassermanagement und Freiräume“ (MBS 2024), wurde für den gesamten Planungsbereich (Blöcke A bis E) ein Bedarf von 9 Pkw- und 8 Kleinbusstellplätzen ermittelt.

Für die Wohnnutzung gibt es nach den AV Stellplätze keine Vorgaben, sodass sich hierfür kein weiterer Stellplatzbedarf für mobilitätseingeschränkte Personen ergibt.

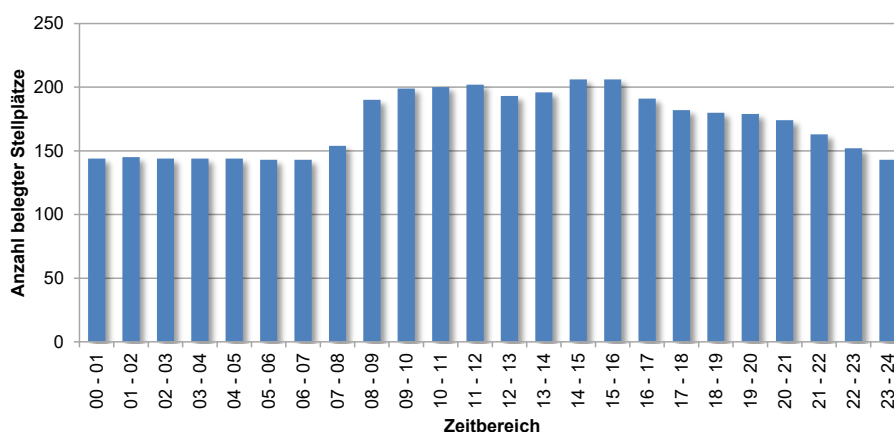
¹⁶ Da für die Abschätzung die Nutzfläche herangezogen wird, wurden 80 % der BGF angesetzt.

Bei der gewerblichen Nutzung ist es davon abhängig, ob die Flächenerweiterung eher bei der Büronutzung erfolgt oder im Bereich Handel. Folglich sind 1-2 zusätzliche Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen zu errichten.

Kfz-Stellplatzbedarf

Durch die WBM werden am Molkenmarkt Wohnungen eher im preisgünstigen Segment erstellt. Entsprechend wird ein Motorisierungsgrad nach SrV 2023 für Berlin-Mitte nach dem Ökonomischen Status zwischen sehr niedrig und niedrig mit 0,265 Pkw pro Haushalt angesetzt. Mit den geplanten rund 54.500m² Fläche für Wohnungsbau und einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von 100m² sowie einem Stellplatzschlüssel von 0,265 ergibt sich für den Wohnungsbau ein Stellplatzbedarf von 144 Stellplätzen. Mit der Überlagerung der Stellplatznachfrage der anderen Nutzungen ergibt sich ein Stellplatzbedarf von 206 Stellplätzen (Abbildung 16).

Abbildung 16: Stellplatzbedarf zum Bauvorhaben



Gegenüber dem Bauvorhaben Molkenmarkt liegt das Parkhaus Rathauspassagen mit ca. 600 Stellplätzen. Derzeit sind laut WBM ca. 200 Stellplätze vermietet. Somit stehen ausreichend Stellplätze für das Neubauvorhaben zur Verfügung.

5 Zusammenfassung

Der bereits beschlossene Bebauungsplan 1-14 Molkenmarkt soll in Teilbereichen geändert werden, um den städtebaulichen Rahmen zu optimieren und mit den inzwischen vorhandenen Anforderungen aus dem vom Berliner Senat beschlossenen Rahmenplan, den Machbarkeitsstudien sowie mit den Bedürfnissen des Vorhabenträgers in Übereinstimmung zu bringen. So sind insbesondere in den Blöcken A + B Flächenerweiterungen hinsichtlich einer kulturellen Schwerpunktsetzung vorgenommen worden, deren Auswirkungen auf die verkehrliche Erschließung zu prüfen sind. Gleichzeitig haben sich seit der letzten Verkehrsuntersuchung die Rahmenbedingungen verändert, sodass auch aus diesem Grund die verkehrlichen Auswirkungen des Bauvorhabens erneut geprüft werden sollen.

Die Verkehrsaufkommensermittlung zum geänderten Bauvorhaben zeigt, dass durch die geplanten Nutzungen 1.297 Kfz-Fahrten pro Werktag zu erwarten sind. Damit liegt das heute zu erwartende Verkehrsaufkommen um ca. 46 % niedriger als noch 2015 prognostiziert.

Der deutliche Unterschied zu den Ergebnissen von 2015 resultiert aus den geänderten Flächennutzungen, den damals getroffenen und heute überholten Annahmen zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens sowie maßgeblich aus dem zwischenzeitlich veränderten Verkehrsverhalten und den daraus resultierenden niedrigeren MIV-Anteilen. Das geänderte Verkehrsverhalten schlägt sich auch in der aktuellen Prognose 2035 nieder, die, insbesondere für den Straßenzug Mühlendamm – Grunerstraße niedrigere Verkehrsmengen aufweist, wodurch sich auch Entlastungen an den Knotenpunkten im Bereich Molkenmarkt gegenüber früheren Untersuchungen ergeben.

Das heute insgesamt zu erwartende und deutlich niedrigere Verkehrsaufkommen hat folglich insgesamt niedrigere Verkehrsmengen an den umliegenden Knotenpunkten zur Folge. Somit kann ausgeschlossen werden, dass der Neuverkehr des Vorhabens zukünftig zu höheren Wartezeiten und Rückstaulängen an der LSA 18171 – Molkenmarkt beiträgt, als diese in der aktuell gültigen VTU mit den 2015 prognostizierten Verkehrsmengen als Eingangswerte ermittelt wurden. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass gegenüber 2015 als angenommenes Worst-Case-Szenario keine zusätzlichen Verkehrsbelastungen und damit negative Auswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten sind. Aus verkehrlicher Sicht lässt sich das Vorhaben mit den geplanten Flächenerweiterungen in den Blöcken A + B gegenüber 2015 ohne Verschlechterungen im allgemeinen Verkehrsablauf im Umfeld realisieren.

Es wird trotz der vorhandenen verkehrsabhängigen Steuerung an der LSA 18171 – Molkenmarkt empfohlen, nach Fertigstellung der Straßenbaumaßnahmen und bei Vorliegen aktualisierter Verkehrszählungen eine Optimierung der Signalzeitenpläne unter Berücksichtigung der Lastrichtungen zu prüfen, um den Verkehrsfluss in beide Richtungen noch effizienter zu steuern. Dies kann

zu einer besseren Verteilung der Grünphasen und reduzierten Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmende führen.

Die aktuellen Planungen sehen für die Blöcke A +B eine Flächenerweiterung für gewerbliche Nutzungen, Wohnen und für kulturelle Einrichtungen vor. Dies bewirkt, dass gegenüber der Machbarkeitsstudie aus 2024 ca. 129 zusätzliche Fahrradstellplätze errichtet werden müssen, und sich die Anzahl der Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen je nach Nutzungsmix um 1-2 Stellplätze erhöht. Mit dem Parkhaus Rathauspassage steht bereits eine Garagenanlage für das Neubauvorhaben zur Verfügung, die die Stellplatznachfrage zum Vorhaben befriedigen kann.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass durch die Änderungen am Bebauungsplan keine neuen verkehrlichen Auswirkungen entstehen, auf die reagiert werden muss. Der Straßenumbau zum Molkenmarkt, mit dem die erforderlichen Baufelder geschaffen werden sollen, unterliegt einem eigenen Planungsverfahren, in dem Straßenquerschnitte und Knotenpunktgestaltungen festgelegt werden. Mögliche Anforderungen zur Straßenraumgestaltung sind in dieses Verfahren einzubringen.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Vergleich der Eingangswerte der VU 2015, SrV 2008, SrV 2018 und 2023 für Berlin-Mitte	18
Tabelle 2:	Annahmen der VU 2015 im Vergleich zum heutigen Standard (Auswahl wesentlicher Änderungen)	18
Tabelle 3:	Flächennutzungen 2015 und 2025 in m ² BGF	21
Tabelle 4:	Angaben zur kulturellen Nutzung (Kulturpräsentation)	22
Tabelle 5:	Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (Wohnen)	22
Tabelle 6:	Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (Büro + Kulturproduktion)	23
Tabelle 7:	Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (Kulturpräsentation: Theater, Ausstellung)	23
Tabelle 8:	Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (Kulturpräsentation: Museum)	24
Tabelle 9:	Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (Handel)	25
Tabelle 10:	Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung (Oberschule)	25
Tabelle 11:	Durchschnittliches, gebietsbezogenes werktägliches Kfz-Fahrtenaufkommen 2025 im Vergleich zu 2015	26
Tabelle 12:	Räumliche Verteilung des Verkehrsaufkommens	27
Tabelle 13:	Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens	29
Tabelle 14:	Veränderungen der Flächennutzungen zwischen Machbarkeitsstudie 2024 und Planungsstand 2025 für die Blöcke A+B	33
Tabelle 15:	Zusätzliche Pflichtstellplätze für Fahrräder entsprechend MBS 2024	34

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Ausschnitt B-Plan 1-14 - Blatt 1 (festgesetzt am 14.09.2016)	2
Abbildung 2:	Räumliche Erschließung des Plangebiets mit dem ÖPNV (Radius von 300 m um das Plangebiet)	4
Abbildung 3:	40-Minuten-Erreichbarkeit ausgehend von der Haltestelle Nikolaiviertel (Blauer Pin in Bildmitte) um 16:00 Uhr	5
Abbildung 4:	40-Minuten-Erreichbarkeit ausgehend von der Haltestelle U Rotes Rathaus (Blauer Pin in Bildmitte) um 16:00 Uhr	6
Abbildung 5:	ÖPNV-Vorrangnetz Berlin (Ausschnitt)	7
Abbildung 6:	Radverkehrsnetz Berlin (Auszug)	8
Abbildung 7:	Parkverbotszone für Mietfahrzeuge der Mikromobilität (rot) und Jelbi-Stationen (gelb) (Auszug)	10

Abbildung 8:	Öffentliche Ladeinfrastruktur (Auszug)	11
Abbildung 9:	Übergeordnetes Straßennetz Bestand 2023	12
Abbildung 10:	Übergeordnetes Straßennetz Planung 2030	12
Abbildung 11:	Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke 2023 [1.000 Kfz/24h]	13
Abbildung 12:	Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke Lkw 2023 [100 Lkw/24h]	13
Abbildung 13:	Baublöcke	20
Abbildung 14:	Tageszeitliche Verteilungen des Kfz-Quell- und Zielverkehrs	26
Abbildung 15:	Luftbild von 2015 des Plangebiets und Umfeld	32
Abbildung 16:	Stellplatzbedarf zum Bauvorhaben	35

WBM GmbH
Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Molkenmarkt

14. Oktober 2025

Anhang

Anhang A.1	Eingangswerte für die schalltechnische Untersuchung – Prognose-Nullfall 2025
Anhang A.2	Eingangswerte für die schalltechnische Untersuchung – Prognose-Planfall 2025

Anhang A.1 Eingangswerte für die schalltechnische Untersuchung – Prognose-Nullfall 2025

Aufbereiteter Prognose-Nullfall 2025* (alte Verkehrsführung) der schalltechnischen Untersuchung zum B-Plan 1-14 Molkenmarkt / Klosterviertel von 2015 gemäß Handreichung zur Ermittlung RLS-19-konformer Eingangswerte der StmV/VUK										RAMBOLL						Kennndaten		
Straße	Abschnitt	Kfz _{DNV}	Lkw _{DNV}	Lkw-Anteil in %	Kfz _{DNV}	Lkw _{DNV}	Lkw-Anteil in %	tags (6-22 Uhr) Mt [Kfz/h]	tags (6-22 Uhr) p1 [%]	tags (6-22 Uhr) p2 [%]	nachts (22-6 Uhr) Mn [Kfz/h]	nachts (22-6 Uhr) p1 [%]	nachts (22-6 Uhr) p2 [%]	Oberfläche	Geschwindigkeit in km/h	Straße		
Grünestraße*	Spandauer Straße – Judenstraße	54.350	1.819	3,3%	49.459	1.492	3,0%	2720,2	1,1%	1,9%	741,9	1,4%	1,6%			Grünestraße*		
Grünestraße*	Judenstr. – Klosterstraße	54.860	1.829	3,3%	49.923	1.500	3,0%	2745,7	1,1%	1,9%	748,8	1,4%	1,6%			Grünestraße*		
Grünestraße	Klosterstraße – Littenstr. (Tunnelspur)	39.470	1.250	3,2%	35.918	1.025	2,9%	1975,5	1,1%	1,8%	538,8	1,3%	1,6%			Grünestraße		
Grünestraße*	Klosterstraße – Littenstr. (äußere Spur)	15.190	559	3,7%	13.823	458	3,3%	760,3	1,2%	2,1%	207,3	1,5%	1,8%			Grünestraße*		
Grünestraße	Littenstraße – Dricksenstraße (Tunnelspur)	39.470	1.250	3,2%	35.918	1.025	2,9%	1975,5	1,1%	1,8%	538,8	1,3%	1,6%			Grünestraße		
Grünestraße*	Littenstraße – Dricksenstraße (äußere Spur)	15.390	559	3,6%	14.005	458	3,3%	770,3	1,2%	2,0%	210,1	1,5%	1,8%			Grünestraße*		
Spandauer Straße**	Grünestraße – Am Nußbaum	21.020	1.123	5,3%	19.128	921	4,8%	1052,1	2,1%	2,8%	266,9	2,1%	2,8%			Spandauer Straße**		
Spandauer Straße**	Am Nußbaum – Rathausstraße	20.640	1.104	5,3%	18.782	905	4,8%	1033,0	2,1%	2,8%	281,7	2,1%	2,8%			Spandauer Straße**		
Spandauer Straße**	Rathausstraße – Karl-Liebknecht-Straße	24.070	1.270	5,3%	21.904	1.041	4,8%	1204,7	2,0%	2,7%	328,6	2,0%	2,7%			Spandauer Straße**		
Mühlendamm	Stralauer Straße – Abbieger Stralauer	56.710	2.290	4,0%	51.606	1.878	3,6%	2838,3	1,4%	2,3%	774,1	1,7%	2,0%			Mühlendamm		
Mühlendamm	Abbieger Stralauer – Mühlendammbrücke	62.700	2.380	3,8%	57.057	1.952	3,4%	3138,1	1,3%	2,1%	855,9	1,6%	1,9%			Mühlendamm		
Stralauer Straße	Abbiegespur Mühlendamm	6.470	120	1,9%	5.888	98	1,7%	329,7	0,7%	1,0%	76,5	0,7%	1,0%			Stralauer Straße		
Stralauer Straße	Molkenmarkt – Abbiegespur Mühlendamm	19.660	1.140	5,8%	17.891	935	5,2%	984,0	2,2%	3,0%	268,4	2,2%	3,0%			Stralauer Straße		
Stralauer Straße	Abbiegespur Mühlendamm – Judenstraße	26.130	1.260	4,8%	23.778	1.033	4,3%	1307,8	1,9%	2,5%	356,7	1,9%	2,5%			Stralauer Straße		
Stralauer Straße	Judenstraße – Klosterstraße	26.130	1.260	4,8%	23.778	1.033	4,3%	1307,8	1,9%	2,5%	356,7	1,9%	2,5%			Stralauer Straße		
Stralauer Straße	Klosterstraße – Littenstr.	25.970	1.220	4,7%	23.633	1.000	4,2%	1299,8	1,8%	2,4%	354,5	1,8%	2,4%			Stralauer Straße		
Stralauer Straße	Littenstr. – Dricksenstraße	26.060	1.200	4,6%	23.715	984	4,1%	1304,3	1,8%	2,4%	355,7	1,8%	2,4%			Stralauer Straße		
Rathausstraße	Spandauer Straße – Judenstraße	1.970	65	3,3%	1.793	53	3,0%	100,4	1,3%	1,7%	23,3	1,3%	1,7%			Rathausstraße		
Judenstraße	Rathausstraße – Grünestraße	680	23	3,4%	619	19	3,0%	34,7	1,3%	1,7%	8,0	1,3%	1,7%			Judenstraße		
Klosterstraße	Grünestraße – Parochialstraße	1.210	40	3,3%	1.101	33	3,0%	61,7	1,3%	1,7%	14,3	1,3%	1,7%			Klosterstraße		
Klosterstraße	Parochialstraße – Stralauer Straße	1.420	47	3,3%	1.292	39	3,0%	72,4	1,3%	1,7%	16,8	1,3%	1,7%			Klosterstraße		
Littenstraße	Grünestraße – Voltainenstraße	200	7	3,3%	182	5	3,0%	10,2	1,3%	1,7%	2,4	1,3%	1,7%			Littenstraße		
Littenstraße	Voltainenstraße – Stralauer Str.	2.250	75	3,3%	2.048	62	3,0%	114,7	1,3%	1,7%	26,6	1,3%	1,7%			Littenstraße		

* Ergänzung der Buslinie 300 mit insgesamt 109 Fahrten an einem Werktag entspr. des Fahrplans mit Stand vom 15.12.2024 | ** Korrektur zur Berücksichtigung des Baustellenverkehrs für den Lkw-Anteil der höchsten Lkw-Anteils der vergleichbar belasteten Stralauer Straße mit 4,8 % sowie anschließender Ergänzung der Buslinie 300

Anhang A.2 Eingangswerte für die schalltechnische Untersuchung – Prognose-Planfall 2025

WBM GmbH
Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum
Molkenmarkt

14. Oktober 2025

Straße	Abschnitt	Kfz _{env}	Lkw _{env}	Lkw-Anteil in %	RAMBOLL										Kenndaten	
					Kfz _{env}	Lkw _{env}	Lkw-Anteil in %	tags (6-22 Uhr) MI [Kfz/h]	tags (6-22 Uhr) pt [%]	tags (6-22 Uhr) p2 [%]	nachts (22-5 Uhr) MI [Kfz/h]	nachts (22-5 Uhr) pt [%]	nachts (22-5 Uhr) p2 [%]	Oberfläche	Geschwindigkeit in km/h	Straße
Grunerstraße*	Spandauer Straße – Judenstraße	54.160	2.029	3,7%	49.286	1.664	3,4%	2710,7	1,3%	2,1%	739,3	1,5%	1,8%			Grunerstraße*
Grunerstraße*	Judenstr. – Klosterstraße	56.170	2.009	3,6%	51.115	1.647	3,2%	2811,3	1,2%	2,0%	766,7	1,5%	1,8%			Grunerstraße*
Grunerstraße*	Klosterstraße – Littenstr. (Tunnelspür)	39.350	1.210	3,1%	35.809	992	2,8%	1969,5	1,0%	1,7%	537,1	1,3%	1,5%			Grunerstraße*
Grunerstraße*	Klosterstraße – Littenstr. (äußere Spur)	16.740	779	4,7%	15.233	639	4,2%	837,8	1,6%	2,6%	228,5	1,9%	2,3%			Grunerstraße*
Grunerstraße*	Littenstraße – Dirksenstraße	39.350	1.210	3,1%	35.809	992	2,8%	1969,5	1,0%	1,7%	537,1	1,3%	1,5%			Grunerstraße*
Grunerstraße*	Littenstraße – Dirksenstraße (äußere Spur)	16.800	769	4,6%	15.288	631	4,1%	840,8	1,5%	2,6%	229,3	1,9%	2,2%			Grunerstraße*
Spandauer Straße**	Grunerstraße – Am Nußbaum	14.690	989	6,7%	13.359	811	6,1%	734,7	2,6%	3,5%	200,4	2,6%	3,5%			Spandauer Straße**
Spandauer Straße**	Am Nußbaum – Rathausstraße	14.390	969	6,7%	13.095	795	6,1%	720,2	2,6%	3,5%	196,4	2,6%	3,5%			Spandauer Straße**
Spandauer Straße**	Rathausstraße – Karl-Liebknecht-Straße	19.200	1.259	6,6%	17.472	1.032	5,9%	961,0	2,5%	3,4%	262,1	2,5%	3,4%			Spandauer Straße**
Molkenmarkt	Parochialstraße – Stralauer Straße	55.240	2.580	4,7%	50.268	2.116	4,2%	2764,8	1,6%	2,6%	754,0	1,9%	2,3%			Molkenmarkt
Mühlendamm	Stralauer Straße – Poststraße	62.770	2.580	4,1%	57.121	2.116	3,7%	3141,6	1,4%	2,3%	856,8	1,7%	2,0%			Mühlendamm
Mühlendamm	Poststraße – Mühlendammbrücke	62.210	2.620	4,2%	56.611	2.148	3,8%	3113,6	1,4%	2,4%	849,2	1,7%	2,1%			Mühlendamm
Molkenmarkt	Grunerstraße – Parochialstraße	55.240	2.580	4,7%	50.268	2.116	4,2%	2764,8	1,6%	2,6%	754,0	1,9%	2,3%			Molkenmarkt
Stralauer Straße	Molkenmarkt – Judenstraße	15.940	920	5,8%	14.505	754	5,2%	797,8	2,2%	3,0%	217,6	2,2%	3,0%			Stralauer Straße
Stralauer Straße	Judenstraße – Klosterstraße	16.060	940	5,9%	14.615	771	5,3%	803,8	2,3%	3,0%	219,2	2,3%	3,0%			Stralauer Straße
Stralauer Straße	Klosterstraße – Littenstr.	17.390	1.040	6,0%	15.825	853	5,4%	870,4	2,3%	3,1%	237,4	2,3%	3,1%			Stralauer Straße
Stralauer Straße	Littenstr. – Dirksenstraße	17.770	1.040	5,9%	16.171	853	5%	889,4	2,3%	3,0%	242,6	2,3%	3,0%			Stralauer Straße
Rathausstraße	Spandauer Straße – Judenstraße	2.840	95	3,3%	2.584	78	3,0%	144,7	1,3%	1,7%	33,6	1,3%	1,7%			Rathausstraße
Judenstraße	Rathausstraße – Grunerstraße	2.890	95	3,3%	2.630	78	3,0%	147,3	1,3%	1,7%	34,2	1,3%	1,7%			Judenstraße
Judenstraße	Grunerstraße – Parochialstraße	1.860	62	3,3%	1.693	51	3,0%	94,8	1,3%	1,7%	22,0	1,3%	1,7%			Judenstraße
Judenstraße	Parochialstraße – Stralauer Straße	180	6	3,3%	164	5	3,0%	9,2	1,3%	1,7%	2,1	1,3%	1,7%			Judenstraße
Parochialstraße	Judenstraße – Klosterstraße	830	28	3,4%	755	23	3,0%	42,3	1,3%	1,7%	9,8	1,3%	1,7%			Parochialstraße
Klosterstraße	Grunerstraße – Parochialstraße	1.860	55	3,0%	1.693	45	2,7%	94,8	1,1%	1,5%	22,0	1,1%	1,5%			Klosterstraße
Klosterstraße	Parochialstraße – Stralauer Straße	180	6	3,3%	164	5	3,0%	9,2	1,3%	1,7%	2,1	1,3%	1,7%			Klosterstraße
Littenstraße	Grunerstraße – Waisenstraße	480	16	3,3%	437	13	3,0%	24,5	1,3%	1,7%	5,7	1,3%	1,7%			Littenstraße
Littenstraße	Waisenstraße – Volkeisenstraße	490	17	3,4%	446	14	3,0%	25,0	1,3%	1,7%	5,8	1,3%	1,7%			Littenstraße
Littenstraße	Volkeisenstraße – Stralauer Str	1.950	64	3,3%	1.775	52	3,0%	99,4	1,3%	1,7%	23,1	1,3%	1,7%			Littenstraße

* Ergänzung der Buslinie 300 mit insgesamt 109 Fahrten an einem Werktag entspr. des Fahrplans mit Stand vom 15.12.2024 | ** Korrektur zur Berücksichtigung des Baustellenverkehrs für den Tunnelbetrieb der U5: durch Absenkung des DTWv Lkw bis zum Erreichen des höchstens Lkw-Anteils der vergleichbar belasteten Stralauer Straße mit 4,8 % sowie anschließender Ergänzung der Buslinie 300



**Ramboll Deutschland GmbH |
Smart Mobility DE**

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