

Bericht

Bauvorhaben Singerstraße 77

in Berlin-Friedrichshain

Planungsstand 15.07.2024

15. Juli 2024

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

Bericht

Bauvorhaben Singerstraße 77 in Berlin-Friedrichshain

Auftraggeber

WBF Wohnungsbaugesellschaft Friedrichshain mbH

Dircksenstraße 38

10178 Berlin

Auftragnehmer

Ramboll Deutschland GmbH |

Smart Mobility DE

(vormals LK Argus GmbH)

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D

13407 Berlin

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Matthias Heinz

Ashkan Ardeshirdavani M. Sc.

Berlin, 15. Juli 2024

1	Anlass und Ziel der Untersuchung	1	WBF
2	Analyse der Bestandssituation	3	Verkehrliche Untersuchung Singerstraße 77
2.1	Lage	3	15.07.2024
2.2	Kfz-Verkehr	3	
2.2.1	Vorhandene Infrastruktur	3	
2.2.2	Verkehrsstärken	5	
2.3	Öffentlicher Personenverkehr	9	
2.4	Fuß- und Radverkehr	10	
2.5	Ruhender Verkehr	11	
3	Zukünftige verkehrliche Situation	13	
3.1	Festlegung der Eingangsdaten	13	
3.2	Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung	14	
3.3	Verkehrsaufkommen Kfz-Verkehr	15	
3.4	Verkehrsaufkommen im Umweltverbund	16	
3.5	Stellplatznachfrage und Stellplatzangebot	16	
3.6	Pflichtstellplätze für Fahrräder	17	
3.7	Verkehrsverteilung	18	
4	Prognosebelastung	21	
5	Wirkungsanalyse	23	
5.1	Grundlagen	23	
5.2	Bewertung des Verkehrsablaufes	26	
6	Fazit	30	
	Tabellenverzeichnis	31	
	Abbildungsverzeichnis	31	

1 Anlass und Ziel der Untersuchung

Die Wohnungsbaugesellschaft Friedrichshain plant in Friedrichshain West auf ihrem Grundstück Singerstraße 77 die Errichtung von ca. 86 Wohnungen¹ (Abbildung 1). Mit dieser Bebauung soll das bestehende Wohngebiet verdichtet und ein zusätzliches Angebot von Wohnungen im preisgünstigen Segment geschaffen werden. Dafür erfolgte bereits im Jahr 2016 eine verkehrliche Untersuchung, die hier aktualisiert wird. Eine Neubebauung wird nach §34 BauGB angestrebt.

WBF
Verkehrliche
Untersuchung
Singerstraße 77

15.07.2024

Abbildung 1: Neubauvorhaben in der Singerstraße 77; links Bestand, rechts Planung



Quelle: WBF Wohnungsbaugesellschaft Friedrichshain mbH, Stand: April 2024

Der Neubau Singerstraße 77 erfolgt auf einem Parkplatz, der zum größten Teil entfallen wird. Neben der Betrachtung zur Ist-Situation und den verkehrlichen Wirkungen des Neubauvorhabens soll auch der ruhende Verkehr mitbetrachtet werden. Bei der Bewertung der verkehrlichen Wirkungen wird auch das neue Verkehrsaufkommen vom Neubauvorhaben Lange Straße² mit ca. 126 Wohnungen und das Bauvorhaben Lebuser Straße³ mit ca. 82 Wohnungen und ca. 1.000 m² Gewerbe berücksichtigt.

Der mögliche Bau einer Tiefgarage unter dem Neubau befindet sich noch in der abschließenden Klärung, so dass dieser derzeit in der Untersuchung noch nicht berücksichtigt wird.

Die Singerstraße gehört nicht zum Hauptverkehrsstraßennetz von Berlin, so dass für diese keine Verkehrsdaten vorliegen. Im Rahmen der verkehrlichen Untersuchung wird auf die Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2016 zurückgegriffen, um die notwendigen Daten für die Nebenstraßen zu erhalten. Ferner

¹ Um auf der sicheren Seite zu sein, wird für die gutachterliche Bewertung der maximale Wert von 86 Wohneinheiten angenommen.

² Siehe auch Bericht „Bauvorhaben Lange Straße in Berlin-Friedrichshain“, Ramboll Deutschland GmbH, Juli 2024

³ Siehe auch Bericht „Bauvorhaben Lebuser Straße in Berlin-Friedrichshain“, Ramboll Deutschland GmbH, Juli 2024

WBF

**Verkehrliche
Untersuchung
Singerstraße 77**

15.07.2024

wird der Knotenpunkt Andreasstraße – Singerstraße mit vorhandenen Zählunterlagen von Senatsverwaltung aus dem Jahr 2020 abgeglichen

Im Rahmen der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung für das Bauvorhaben Singerstraße 77 werden folgende Bearbeitungsschritte betrachtet:

- Analyse der Bestandssituation,
- Verkehrsaufkommensberechnung der geplanten Nutzungen,
- Stellplatznachfrage,
- Verteilung des Neuverkehrs auf das angrenzende Straßennetz und
- Leistungsfähigkeitsbetrachtung der Anbindung.

2 Analyse der Bestandssituation

WBF

**Verkehrliche
Untersuchung
Singerstraße 77**

2.1 Lage

15.07.2024

Das Vorhabengebiet an der Singerstraße liegt im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Nördlich des Untersuchungsgebietes verläuft die Bundesstraße B 1/B 5 (Karl-Marx-Allee). Auf westlicher Seite verläuft die Andreasstraße. Über diese und die Koppenstraße selbst verlaufen die kürzesten Verbindungen zur B 1/B 5.

Abbildung 2: Lage des Neubauvorhabens Singerstraße 77



Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende

2.2 Kfz-Verkehr

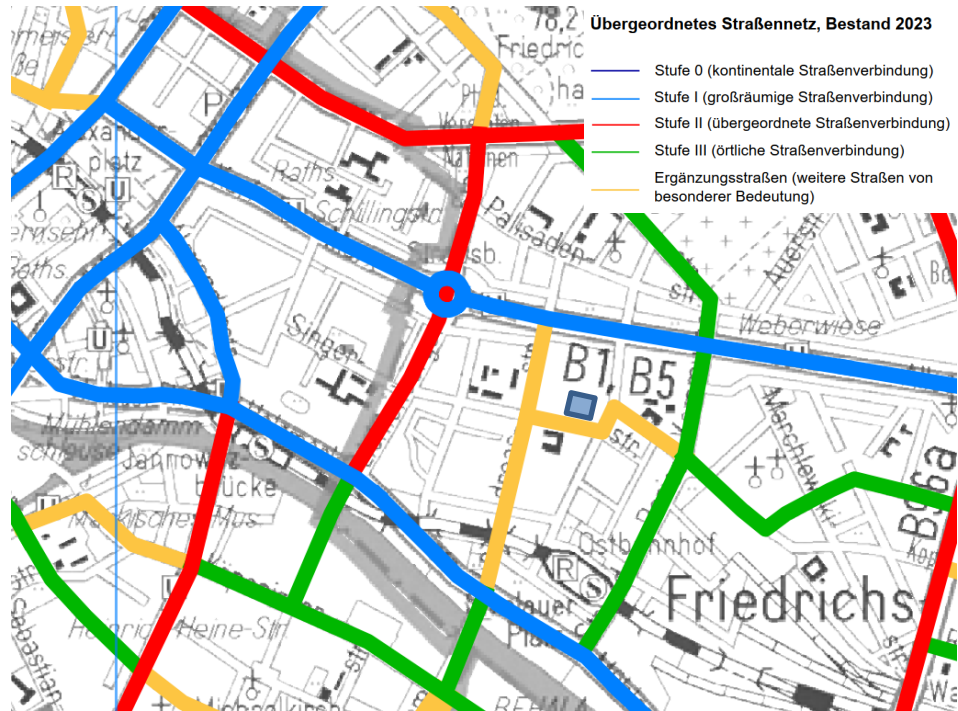
2.2.1 Vorhandene Infrastruktur

Nach Angaben der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Berlin⁴ ist die Karl-Marx-Allee als großräumige Straßenverbindung (Stufe I) eingestuft. Der radial verlaufenden Bundesstraße kommt in Berlin so

⁴ Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Berlin; Übergeordnetes Straßennetz, Bestand 2023, Stand: Januar 2023

eine bedeutende Verkehrsfunktion zu. Die in Nord-Süd-Richtung nahe des Untersuchungsgebietes verlaufende Lichtenberger Straße wird als übergeordnete Straßenverbindung der Stufe II eingestuft, ebenso die in West-Ost-Richtung verlaufende Rüdersdorfer Straße ab der Straße der Pariser Kommune. Die Andreasstraße, die westliche Parallelstraße der Koppenstraße, wird noch als Ergänzungsstraße eingestuft wird, ebenso wie die Singerstraße sowie die Koppenstraße im Abschnitt zwischen Singerstraße und Rüdersdorfer Straße.

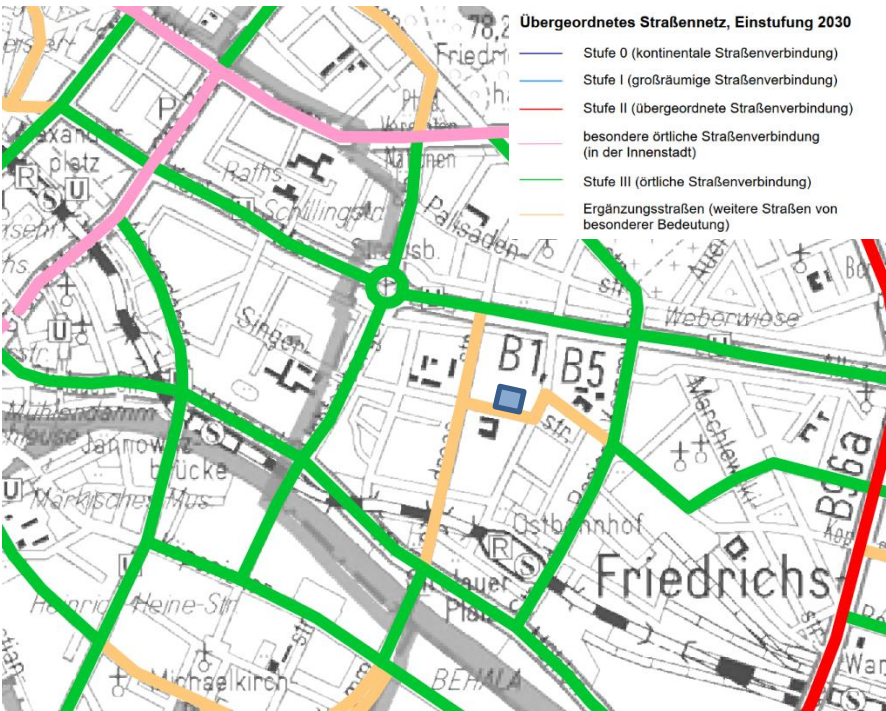
Abbildung 3: Übergeordnetes Straßennetz für Berlin (Ausschnitt), Bestand 2023



Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Berlin, mit eigener Darstellung, Stand: Januar 2023

Wie in Abbildung 4 zu erkennen, ist im Planungshorizont 2030 zu erwarten, dass bis auf die Ergänzungsstraßen alle größeren umliegenden Straßen im übergeordneten Straßennetz auf Stufe III (örtliche Straßenverbindung) abgestuft werden. Es ist anzunehmen, dass dies vor allem durch die Verlängerung der Stadtautobahn BAB A 100 bis zur B 2/B 5 und der damit verbundenen Ableitung von Verkehren aus der Berliner Innenstadt zu begründen ist.

Abbildung 4: Übergeordnetes Straßennetz für Berlin (Ausschnitt), Planung 2030



WBF
**Verkehrliche
 Untersuchung
 Singerstraße 77**
 15.07.2024

Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Berlin, mit eigener Darstellung, Stand: Januar 2023

2.2.2 Verkehrsstärken

Am 14.07.2016 wurden an drei Knotenpunkten von 7-9 Uhr sowie von 15-17 Uhr Verkehrserhebungen durchgeführt:

- Andreasstraße/Singerstraße5,
- Koppernstraße/Singerstraße und
- Koppernstraße/Rüdersdorfer Straße.

Die Erhebungen zeigten, dass die Frühspitze zwischen 8:00-9:00 Uhr und die Spätspitze zwischen 15:15-16:15 Uhr liegt.

⁵ Für diesen Knotenpunkt liegen ebenfalls die Verkehrszählungen aus 2020 (erhoben am 28.09.2020 von Verkehrsmanagement Abteilung VI SenUMVK Berlin). Jedoch wurde die Zählung aus 2016 aufgrund der höheren Verkehrsbelastung berücksichtigt, um auf der sicheren Seite zu sein.

WBF
**Verkehrliche
 Untersuchung
 Singerstraße 77**

15.07.2024

Abbildung 5: Verteilung der Verkehrsströme des Kfz-Verkehrs am Knotenpunkt Andreasstraße/ Singerstraße, Frühspitze (08:00-09:00 Uhr)

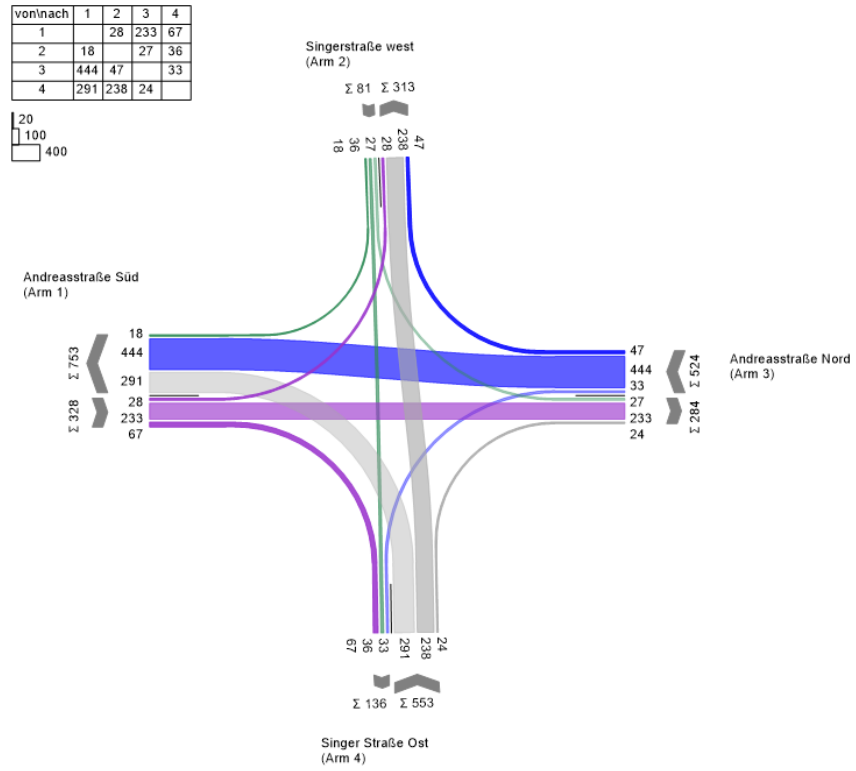


Abbildung 6: Verteilung der Verkehrsströme des Kfz-Verkehrs am Knotenpunkt Andreasstraße/ Singerstraße, Spätspitze (15:15-16:15 Uhr)

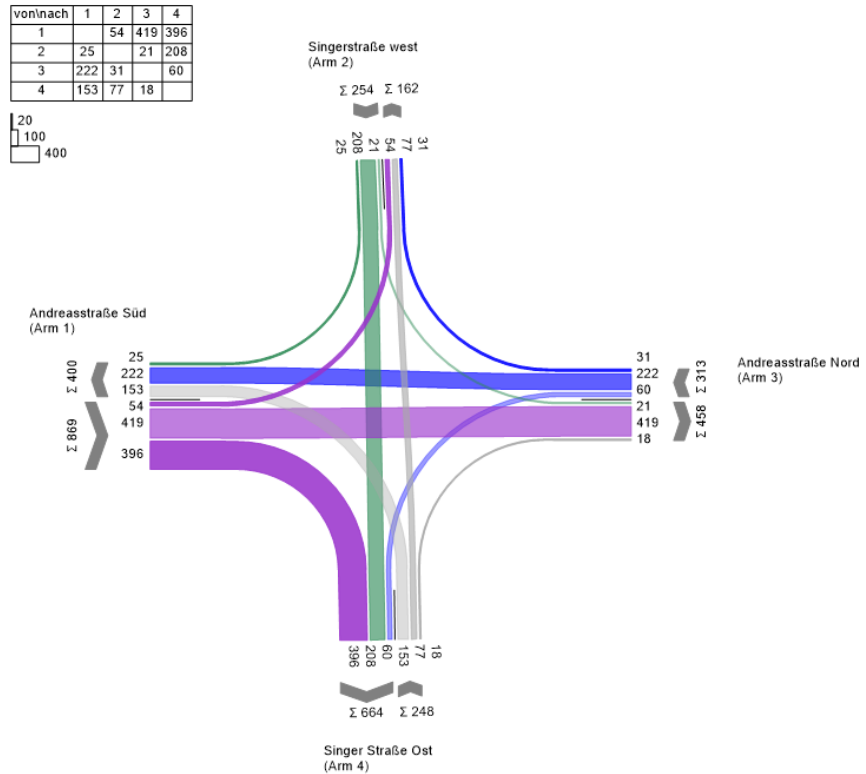
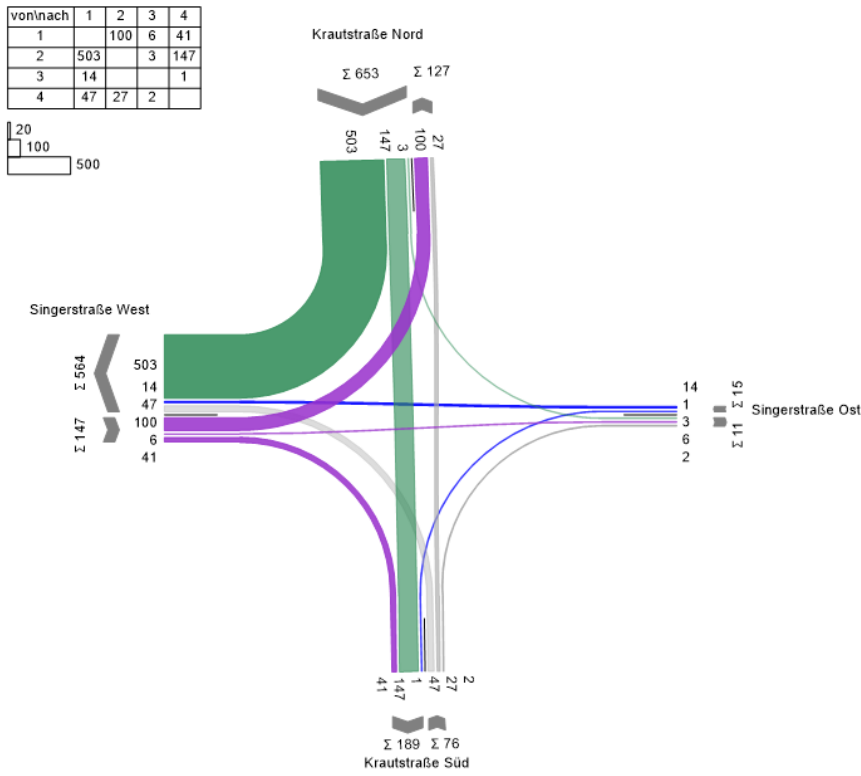
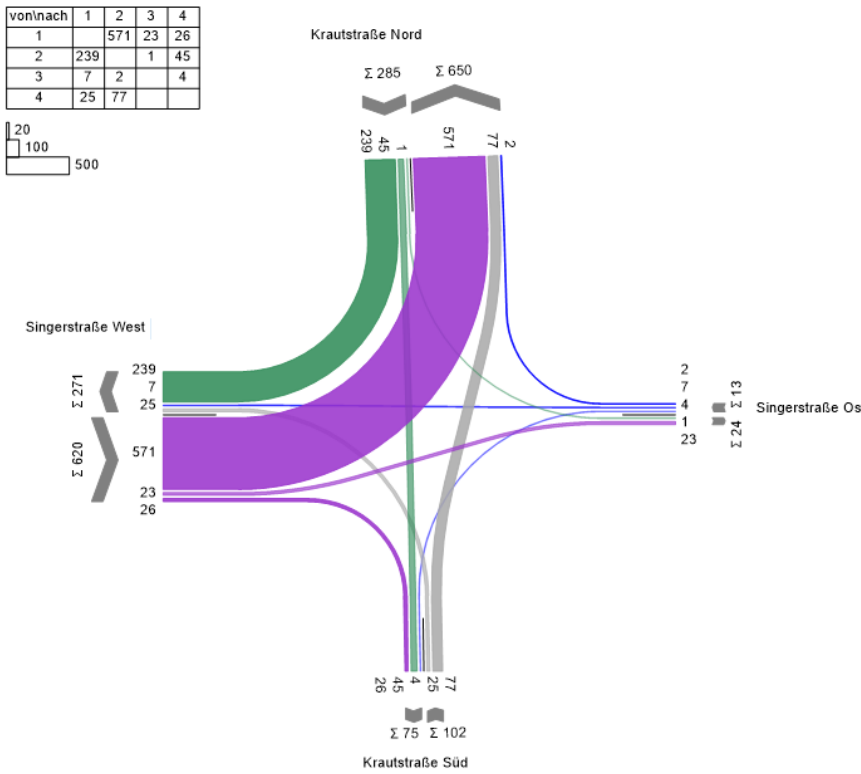


Abbildung 7: Verteilung der Verkehrsströme des Kfz-Verkehrs am Knotenpunkt Koppfenstraße/Singerstraße, Frühspitze (8:00-09:00 Uhr)



WBF
**Verkehrliche
 Untersuchung
 Singerstraße 77**
 15.07.2024

Abbildung 8: Verteilung der Verkehrsströme des Kfz-Verkehrs am Knotenpunkt Koppfenstraße/Singerstraße, Spätspitze (15:15-16:15 Uhr)



WBF
**Verkehrliche
 Untersuchung
 Singerstraße 77**

15.07.2024

Abbildung 9: Verteilung der Verkehrsströme des Kfz-Verkehrs am Knotenpunkt Koppfenstraße/Rüdersdorfer Straße, Frühspitze (8:00-9:00 Uhr)

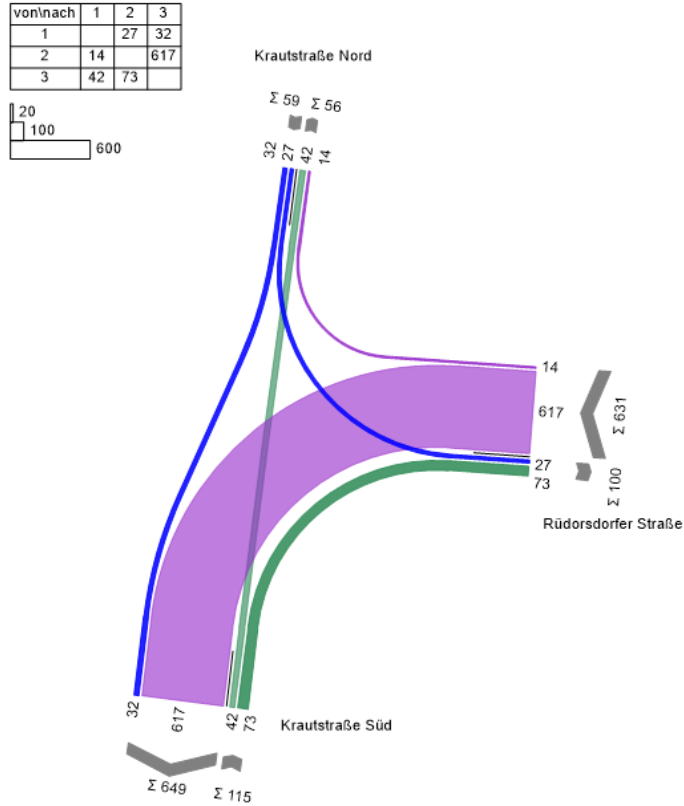
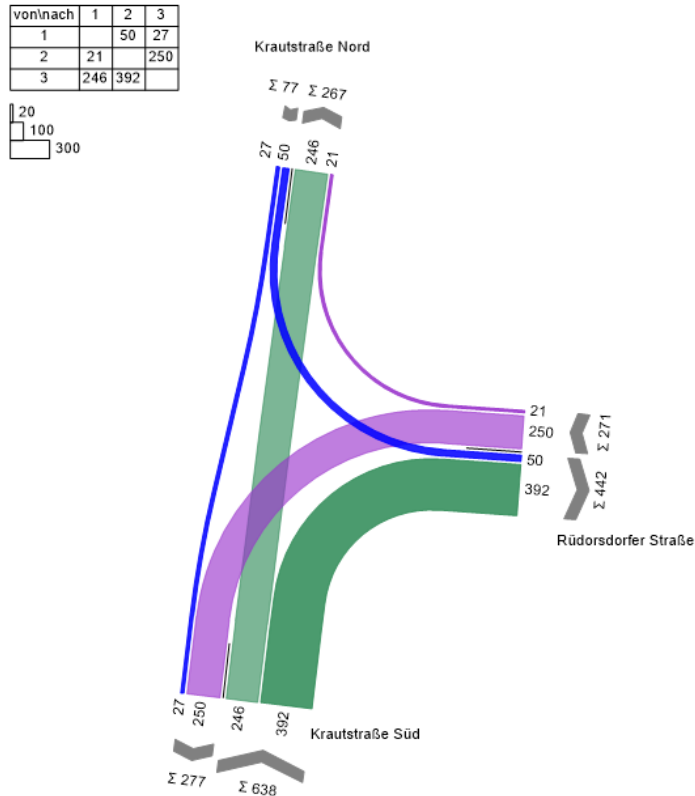


Abbildung 10: Verteilung der Verkehrsströme des Kfz-Verkehrs am Knotenpunkt Koppfenstraße/Rüdersdorfer Straße, Spitzenstunde (15:15-16:15 Uhr)

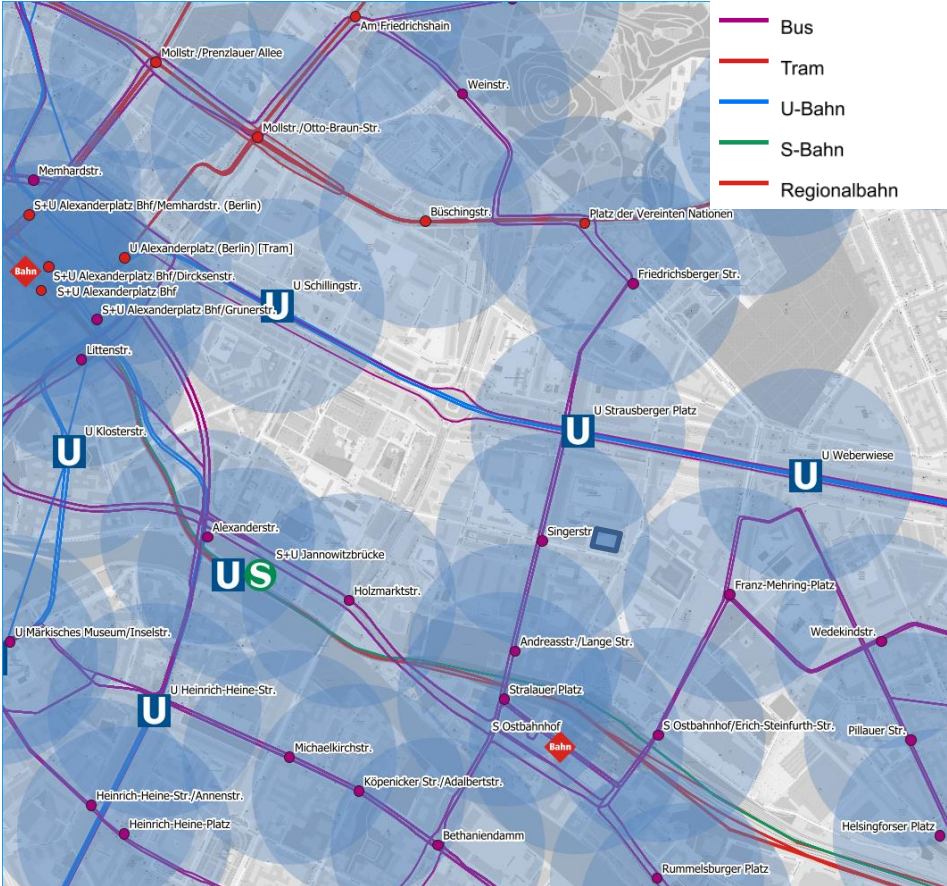


2.3 Öffentlicher Personenverkehr

Das Bauvorhaben ist innerhalb von Berlin gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln angebunden. Ein Gebiet gilt als durch den ÖPNV gut erschlossen, wenn das Bauvorhaben in einem Umkreis von 300 m (Luftlinie) zu einer ÖPNV-Haltestelle liegt. Ab einer Fußwegentfernung von 300 bis 400 m zur Bushaltestelle sinkt in der Regel die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrsangebotes.

Der U-Bahnhof Strausberger Platz befindet sich in einer Entfernung von ca. 400 m zur Singerstraße 77 nördlich des Vorhabengebietes, bezogen auf den Mittelpunkt des Bahnhofs (Lageplan). Die U-Bahnzüge liegen deutlich dichter zu dem Bauvorhaben. Am U-Bahnhof verkehrt alle 5 Minuten die Linie U 5 mit direkter Verbindung zum Berliner Hauptbahnhof (Abbildung 11).

Abbildung 11: ÖPNV-Erschließung des Untersuchungsgebietes (Haltestellen mit 300 m Einzugsradius)



Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende

Der nächstgelegene S-Bahnhof ist der Ostbahnhof ca. 500 m südlich des Vorhabengebietes. Dieser wird auch vom Regional- und Fernverkehr bedient und ist mit Fahrrad oder dem Linienbus zu erreichen.

In etwa 150 m Entfernung befindet sich die Bushaltestelle Singerstraße. An dieser verkehrt im 20-Minuten-Takt die Buslinie 142 zwischen dem Ostbahnhof

WBF

**Verkehrliche
Untersuchung
Singerstraße 77**

15.07.2024

und dem U-Bahnhof Leopoldplatz. Ca. 400 m in östlicher Richtung liegt die Bushaltestelle Franz-Mehring-Platz, an der die Buslinie 240 zwischen dem Ostbahnhof und dem S-Bahnhof Storkower Straße sowie die Buslinie 347 zwischen dem Ostbahnhof und der Tunnelstraße in Stralau im 10-Minuten-Takt verkehren. Die Haltestelle Franz-Mehring-Platz ist etwas außerhalb des fußläufig attraktiven Bereichs für das Neubauvorhaben.

2.4 Fuß- und Radverkehr

Die Singerstraße ist im Abschnitt des Bauvorhabens beidseitig mit jeweils 4 m breiten Gehwegen ausgestattet, wobei der Gehweg auf der Nordseite im Bereich des derzeitigen Parkplatzes nicht befestigt ist und hier auch nur eine Breite von 3,30 m hat. In der Koppenstraße ist nur auf der östlichen Straßenseite ein Gehweg vorhanden. In der Rüdersdorfer Straße ist beidseitig ein Gehweg vorhanden. Die Fußwege sind in einem passablen bis guten Zustand und weisen mindestens eine Breite von 2,50 m auf (Abbildung 12 und Abbildung 13).

Der Radverkehr wird im Vorhabengebiet auf der Straße geführt. Im Bereich Singerstraße und Koppenstraße bis zur Rüdersdorfer Straße gilt Tempo 50, im Abschnitt zwischen der Koppenstraße und der Karl-Marx-Allee ist eine Tempo-30-Zone vorhanden.

Abbildung 12: Gehweg in der Singerstraße (südliche Seite) Blickrichtung Osten



Quelle: Ramboll Deutschland GmbH / LK Argus GmbH

Abbildung 13: Gehweg in der Singerstraße 77 (nördliche Seite) Blickrichtung Westen

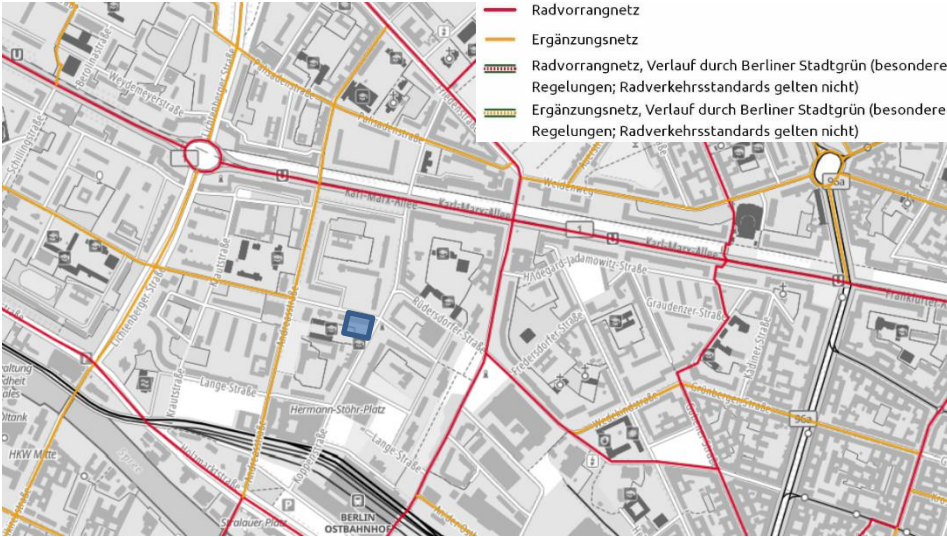


Quelle: Ramboll Deutschland GmbH / LK Argus GmbH

WBF
**Verkehrliche
 Untersuchung
 Singerstraße 77**
 15.07.2024

Abbildung 14 zeigt das Radverkehrsnetz. Die Andreasstraße, Lichtenberger Straße und Singerstraße zwischen Andreasstraße und Lichtenberger Straße sind als Ergänzungsnetz definiert. Dabei ist auf der Andreasstraße ein Angebotsstreifen auf der Fahrbahn markiert.

Abbildung 14: Radverkehrsnetz (Ausschnitt)



Quelle: Geoportal Berlin, Radverkehrsnetz, Ausschnitt mit eigener Darstellung, Zugriff am 17.05.2024.

2.5 Ruhender Verkehr

In der Singerstraße erfolgt zwischen Andreasstraße und Koppenstraße auf der südlichen Straßenseite Längsparken und auf der Nordseite abschnittsweise Senkrecht- und Längsparken (Abbildung 15 und Abbildung 13). Dabei liegt die Singerstraße in einer Parkraumbewirtschaftungszone. Für Mieter stehen auf

WBF
**Verkehrliche
Untersuchung
Singerstraße 77**
15.07.2024

den Grundstücken der WBF Stellplätze zur Verfügung, die angemietet werden können. Der Neubau Singerstraße 77 soll auf dem dort befindlichen Parkplatz erfolgen, der derzeit 107 Stellplätze aufweist. Bei einem Ortstermin am 20.05.2024 war erkennbar, dass einige Stellplätze bereits seit geraumer Zeit nicht mehr genutzt wurden.

Abbildung 15: Singerstraße (Blick Richtung Osten)



Quelle: Ramboll Deutschland GmbH / LK Argus GmbH

3 Zukünftige verkehrliche Situation

Zur Bewertung der zukünftigen verkehrlichen Situation erfolgt in einem ersten Schritt die Verkehrsaufkommensberechnung. Ergebnis der Berechnung ist die Abschätzung des durch die neue Bebauung entstehenden zusätzlichen Kfz-Verkehrs. Im Anschluss wird der Kfz-Verkehr auf das vorhandene Straßennetz im Umfeld des Bebauungsplangebietes zeitlich und räumlich umgelegt.

3.1 Festlegung der Eingangsdaten

Angewendet wird ein Verfahren in Anlehnung an die Methodik und die Kennwerte des Programms Ver_Bau⁶ sowie Richt- und Erfahrungswerten gemäß:

- Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen⁷,
- Heft 53-1 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung⁸ und
- des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2018) für Berlin der TU Dresden⁹.

Aus den zur Verfügung gestellten Unterlagen liegen folgende Daten für die Flächennutzung vor:

Tabelle 1: Geplante Nutzung¹⁰

Nutzung	BGF	Wohneinheiten
Wohnen (Singerstraße 77)	ca. 7.350 m ²	ca. 86 WE

⁶ Dr. Ing. Bosserhoff: Programm Ver_Bau zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung; Stand 2023.
⁷ FGSV 2006: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Köln: FGSV-Verlag.
⁸ 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.
⁹ TU Dresden 2020: Endbericht zum SrV 2018 für Berlin. Dresden: Lehrstuhl ViP der Fakultät Verkehrswissenschaften.
¹⁰ WBF Wohnungsbaugesellschaft Friedrichshain mbH, April 2024.

3.2 Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung

Wohnen

- Haushaltsgröße = 2,0 Einwohner (EW) pro Wohneinheit.

Dieser Wert entspricht dem Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 11/2018).

- Anteil der Personen am Wohnort = 93,7 %.

In der Regel sind durch Urlaub, Dienstreisen, Krankheit, Fluktuation und Leerstand nicht alle theoretisch möglichen Einwohner während einer durchschnittlichen Woche am Wohnort. Dies wird durch einen Abminderungsfaktor berücksichtigt. Grundlage ist die SrV-Erhebung aus dem Jahr 2018 für das Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in Berlin.

- Wege der Personen am Wohnort = 3,7 (SrV 2018 Friedrichshain-Kreuzberg Berlin).
- Anteil der Einwohnerwege außerhalb des Untersuchungsgebietes = 23 % (SrV 2018 Friedrichshain-Kreuzberg Berlin).

Nicht alle Wege der Einwohner gehen von der eigenen Wohnung aus. So werden z.B. auch Wegeketten wie Arbeit - Einkauf - Wohnung gemacht, bei der der Weg zum Einkauf nicht von der Wohnung ausgeht und somit außerhalb des Wohngebietes liegt.

- Modal Split für Einwohner- und Besucherwege in Friedrichshain:

Verkehrsmittel	MIV (SrV 2018)	ÖPNV (SrV 2018)	Rad (SrV 2018)	Fuß (SrV 2018)
Einwohnende	14 %	33 %	28 %	26 %
Besuchende	11 %	39 %	30 %	21 %

Die Verkehrsmittelwahl wurde ebenfalls der SrV-Erhebung von 2018 für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg entnommen.

- Anteil des Besucherverkehrs an allen Einwohnerwegen = 5 % (HSV/FGSV, 2006).
- Pkw-Besetzungsgrad im
 Einwohnerverkehr = 1,3 (SrV 2018 Friedrichshain-Kreuzberg Berlin)
 Besucherverkehr = 1,7 (SrV 2018 Friedrichshain-Kreuzberg Berlin).
- Kfz-Fahrten im Wirtschaftsverkehr = 0,075 Lieferverkehr Fahrten/Einwohner/Tag (HSV/FGSV, 2006).

Aufgrund der Errichtung von Geschosswohnungsbau ist zudem davon auszugehen, dass beim Wirtschaftsverkehr Wegekopplungseffekte (zum Beispiel bei Paketdiensten sowie Entsorgungsfahrten) auftreten werden.

- Tagesganglinien zur stündlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens im:
 - Einwohnerverkehr: MiD 2017 (Wohnen),
 - Besucherverkehr: MiD 2017 (Freizeit),
 - Wirtschaftsverkehr: Ver_Bau nach Bosserhoff.

3.3 Verkehrsaufkommen Kfz-Verkehr

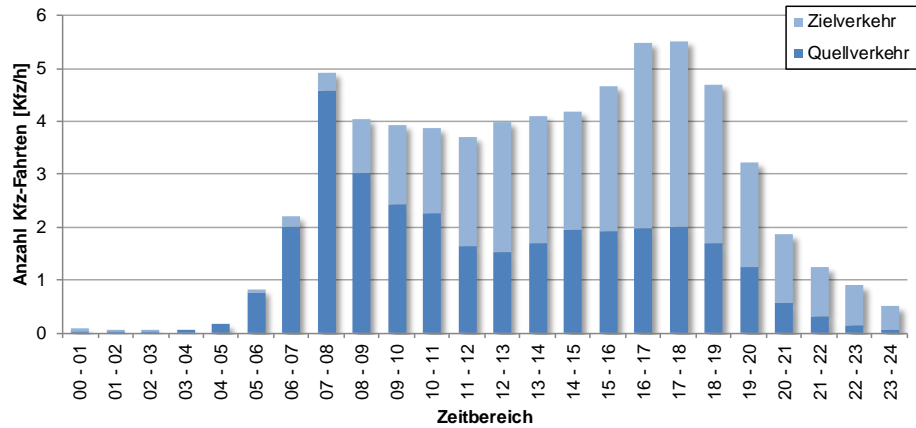
Zur Ermittlung der zukünftigen verkehrlichen Situation erfolgt in einem ersten Schritt die Verkehrsaufkommensberechnung. Ergebnis der Berechnung ist die Abschätzung des durch die neue Bebauung entstehenden zusätzlichen Kfz-Verkehrs. Im Anschluss wird der Kfz-Verkehr auf das vorhandene Straßennetz im Umfeld des Bebauungsplangebietes zeitlich und räumlich umgelegt.

Tabelle 2: Durchschnittliches, gebietsbezogenes werktägliches Personen-, Wege- und Kfz-Fahrtenaufkommen

Nutzung (Größe)	Gruppe	Anzahl Personen	Anzahl Wege	Kfz-Fahrten/ Werktag
Wohnen (ca. 86 WE)	Einwohner	ca. 172	ca. 459	ca. 49
	Besucher	ca. 15	ca. 21	ca. 2
	Wirtschaftsverkehr			ca. 13
Summe des neu induzierten Verkehrs				ca. 64

Insgesamt ergibt sich ca. 64 Kfz-Fahrten/Tag. Die Tagesganglinien der einzelnen Verkehre sind, getrennt nach Quell- und Zielverkehr, in Abbildung 16 dargestellt. In der (bezogen auf die Zählung) allgemeinen Frühspitze des Kfz-Verkehrs zwischen 8:00 – 9:00 Uhr sowie der Spätspitze zwischen 15:15 – 16:15 entstehen jeweils im Quell- und Zielverkehr zusammen früh 4 Kfz-Fahrten und spät 5 Kfz-Fahrten.

Abbildung 16: Tagesganglinien des Einwohner-, Besucher- und Güterverkehrs (Quell- und Zielverkehr)



3.4 Verkehrsaufkommen im Umweltverbund

Dem Umweltverbund, bestehend aus öffentlichem Personennahverkehr, Rad- und Fußverkehr, wird zunehmend mehr Bedeutung zuteil. Durch ihn kann der Verkehr mit weniger Emissionen und geringerem Straßenraum- und Platzbedarf abgewickelt werden. Auf Grundlage der voran dargestellten Kennwerte wird die Anzahl zusätzlicher Wege im ÖPNV, mit dem Fahrrad sowie der Wege zu Fuß berechnet. Tabelle 3 zeigt die Ergebnisse für das werktägliche Aufkommen im ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. Anzumerken ist, dass die Wege zu den ÖPNV-Haltestelle zu Fuß oder mit dem Fahrrad erfolgen.

Tabelle 3: Durchschnittliches werktägliches Aufkommen für Fuß-, Rad- und ÖPNV

Nutzung (Größe)	Gruppe	Anzahl der Wege		
		Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV
Wohnung (ca. 86 WE)	Einwohnende	ca. 152	ca. 129	ca. 119
	Besuchende	ca. 12	ca. 9	ca. 6
Summe		ca. 164	ca. 138	ca. 125

3.5 Stellplatznachfrage und Stellplatzangebot

Im Land Berlin gibt es keine Verpflichtung zur Herstellung von Pkw-Stellplätzen. Für die Wohnnutzung wird aber häufig eine Anzahl an Stellplätzen benötigt. In Berlin wird in der Regel als Durchschnittswert ein Stellplatzschlüssel von etwa 0,30 für geförderten Wohnungsbau angesetzt. Dieser kann insbesondere bei einer innerstädtischen Lage, guter ÖPNV-Erschließung und der guten Fahrradinfrastruktur (einschließlich Leihangeboten, unmittelbar am Knotenpunkt Singerstraße / Koppenstraße) zur Anwendung kommen.

Mit dem Neubau entfällt ein Parkplatz mit 108 Stellplätzen¹¹. Die Nutzung teilt sich wie folgt auf:

- davon eigene Mieter 73
- Fremdm Mieter 27
- Leerstand 8

WBF
**Verkehrliche
 Untersuchung
 Singerstraße 77**

15.07.2024

Bei einem Erhebungsrundgang am 03.06.2024 nach 20 Uhr waren auf dem Parkplatz 49 Stellplätze unbelegt.

Durch das Neubauvorhaben ist eine zusätzliche Stellplatznachfrage von ca. 18 Stellplätzen zu erwarten. Einige Stellplätze können nach ersten Aussagen nach Fertigstellung des Neubaus auf dem Grundstück wieder erstellt werden. Durch den noch laufenden Planungsprozess gibt es dazu noch keine näheren Angaben in welchem Umfang. Zusätzlich stehen auf den Flächen der WBF nach eigenen Angaben noch 42 ungenutzte Stellplätze zur Verfügung, sodass für einen Großteil der Mieter in der Nähe ein Stellplatz angeboten werden kann.

Für die Erweiterung des Stellplatzangebots bietet es sich auch an, den Grünstreifen auf der Singerstraße in Stellplätze umzuwandeln. Damit könnten ca. 8 bis 9 zusätzliche Stellplätze geschaffen werden. Die Begehung zeigt auch, dass im näheren Umfeld die Parkraumbelastung bei ca. 90 % liegt, so dass ca. 9-10 weitere Stellplätze im öffentlichen Raum noch verfügbar sind, die für das Anwohnerparken genutzt werden könnten. Somit besteht noch eine Stellplatzunterdeckung von ca. 10 bis 15 Stellplätzen in Abhängigkeit von den noch neu zu schaffenden Stellplätzen am Neubau.

3.6 Pflichtstellplätze für Fahrräder

Im Land Berlin besteht eine Verpflichtung für die Herstellung von Fahrradstellplätzen. Die Ausführungsvorschriften geben Richtzahlen für verschiedene Nutzungen vor, wobei die Fahrradstellplätze grundsätzlich auf dem eigenen Grundstück zu realisieren sind.

Die Richtzahlen und die abgeleitete Anzahl an Radabstellanlagen sind in Tabelle 4 dargestellt. Für die ca. 86 Wohneinheiten wird die durchschnittliche Berliner Wohngröße von 73 m² zu Grunde gelegt. Es sind demnach für die Wohnnutzung ca. 172 Fahrradstellplätze¹² zu realisieren. Davon sind mindestens 4 Radabstellplätze (5% der Anzahl der Wohneinheiten) für Sonderfahrräder einzurichten.

¹¹ Angabe WBF mit Stand vom 31.05.2024

¹² Für Wohnungen mit einer durchschnittlichen Größe von 73 m² sind 2 Abstellplätze vorzusehen. Dies ergibt bei ca. 86 Wohnungen ca. 172 Fahrradabstellplätze.

Tabelle 4: Pflichtstellplätze für Fahrräder

Nutzung	Bezugsgröße	Kennwert	Radabstellplätze
Wohnen	ca. 86 Wohneinheiten	2 je Wohneinheit (bis zu 75 m ² Wohnfläche)	ca. 172

Radabstellplätze sollen nach AV-Stellplätze so hergestellt werden:

- dass sie von der öffentlichen Verkehrsfläche aus möglichst ebenerdig erreichbar sind, wobei maximal eine Stufe zulässig ist,
- leicht zugänglich sind,
- sie durch ihre Lage oder entsprechende Wegweisung auffindbar sind,
- dem Fahrrad ein sicherer Stand durch einen Anlehnbügel gegeben wird, der mindestens 0,80 m hoch und 0,80 m lang ist,
- der Mindestabstand zwischen den Anlehnbügeln 0,90 m beträgt, sofern Anlehnbügel beidseitig nutzbar sind; dienen sie nur zum Anschließen eines Fahrrades ist ein Abstand von 0,60 m ausreichend
- sie einen jeweils notwendigen Erschließungsgang mit einer Breite von 1,80 Metern (Bewegungsfläche für ein Standardfahrrad) haben
- sie in der Regel Fahrrädern einen Schutz gegen Witterung bieten.

Für Sonderfahrräder beträgt der Bügelabstand 1,80 m, sofern Anlehnbügel beidseitig nutzbar sind bzw. 1,20 m, sofern Anlehnbügel einseitig nutzbar sind. Sie erfordern eine Tiefe von 2,50 m und eine Breite des Erschließungsgangs von 2,30 m.

3.7 Verkehrsverteilung

Für Friedrichshain West gib es ein Mobilitätskonzept aus dem Jahr 2020¹³, in dem einige Empfehlungen zu Fahrradstraßen und Mobilitätsschleusen im Umfeld zur Singerstraße enthalten sind. Erste Maßnahmen sind bereits umgesetzt und werden bei der Verkehrsverteilung entsprechend berücksichtigt. Andere Maßnahmen, wie z.B. eine Fahrradstraße in der Rüdersdorfer Straße und Modalfilter in Koppenstraße zwischen Singerstraße und Rüdorsdorfer Straße sind noch nicht umgesetzt. Vielmehr ist die Rüdersdorfer Straße zukünftig auch weiterhin Teil des übergeordneten Netzes (siehe auch Abbildung 4). Vor diesem

¹³ Mobilitätskonzept im Rahmen des Strukturplanverfahrens Friedrichshain West, bearbeitet von Ramboll (ehemals LK-Argus), Stand 20. August 2020.

Hintergrund wird die Verkehrsverteilung nach den Senatsplanungen vorgenommen und somit der ungünstigere Fall betrachtet.

Bei der Umlegung wurde angenommen, dass die Hälfte des durch das Bauvorhaben erzeugten Neuverkehrs über die Koppenstraße zur Rüdorsdorfer Straße fährt und die andere Hälfte zum Knotenpunkt Andreasstraße/Singerstraße. Von dort verteilt sich der Verkehr jeweils zur Hälfte in nördlicher Richtung zur Karl-Marx-Allee und in südlicher Richtung zur Holzmarktstraße – Stralauer Platz.

In der Umlegung wird der Neuverkehr durch das Bauvorhaben an der Lange Straße / Andreasstraße¹⁴ sowie das Bauvorhaben an der Lebuser Straße / Palisadenstraße¹⁵ mitberücksichtigt. Aktuell ist die Krautstraße westlich des Bauvorhabens für Kfz-Verkehr gesperrt. Daher wird angenommen, dass 30 % des Bauverkehrs in die Krautstraße abbiegen und 70 % zur Andreasstraße fahren, wo sie sich aufteilen und jeweils zur Hälfte (35 %) zur Karl-Marx-Straße und zum Stralauer Platz weiterfahren.

Beim Vorhaben am Knotenpunkt Lebuser Straße / Palisadenstraße orientiert sich die Verteilung an der Verkehrszählung des Knotenpunkts Karl-Marx-Allee / Lebuser Straße – Andreasstraße. Laut den vorhandenen Zählunterlagen fahren 74 % des Neuverkehrs zur Andreasstraße. Es wird davon ausgegangen, dass 50 % davon am Knotenpunkt Andreasstraße / Singerstraße geradeaus in südlicher Richtung fahren und der Rest, also 24 %, links abbiegen und zur Rüdorsdorfer Straße weiterfahren. Daher wurden die Auswirkungen des Neuverkehrs des Bauvorhabens an den Knotenpunkten Andreasstraße / Singerstraße, Andreasstraße / Lange Straße, Singerstraße / Koppenstraße und Koppenstraße / Rüdorsdorfer Straße aufgrund des hohen Anteils des Geradeausverkehrs berücksichtigt.

Die sich aus dem genannten Ansatz abgeleitete Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf das umliegende Straßennetz ist in Tabelle 5 dargestellt. Es werden auch die Veränderungen auf den einzelnen Straßenabschnitten gegenüber dem Bestand aufgezeigt. Dabei sind die nur geringen Veränderungen pro Tag auf den einzelnen Straßenabschnitten gut erkennbar. Somit werden die benachbarten Knotenpunkten Andreasstraße/Singerstraße, Koppenstraße/Singerstraße und Andreasstraße / Lange Straße und Lange Straße / Krautstraße nur gering zusätzlich belastet.

¹⁴ Siehe auch Bericht „Bauvorhaben Lange Straße In Berlin-Friedrichshain“, Ramboll Deutschland GmbH, Juli 2024

¹⁵ Siehe auch Bericht „Bauvorhaben Lebuser Straße In Berlin-Friedrichshain“, Ramboll Deutschland GmbH, Juli 2024

Tabelle 5: Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTV_w)

Straße	Abschnitt zwischen	Verkehrsstärke DTV _w ¹⁶		
		Bestand in Kfz/24h DTV _w	Planfall in Kfz/24h DTV _w	Neuverkehr durch alle drei Bau- vorhaben
Koppenstraße	Karl-Marx-Allee und Rüdersdorfer Straße	1.770	1.770	+ 0
Koppenstraße	Rüdersdorfer Straße und Singerstraße	9.980	10.080	+ 100
Koppenstraße	Singerstraße und Müncheberger Straße	2.600	2.600	+ 0
Singerstraße	Krautstraße und Andreasstraße	4.790	4.790	+ 0
Singerstraße	Andreasstraße und Koppenstraße	9.220	9.360	+ 140
Singerstraße	Koppenstraße und Franz-Mehring-Platz	510	510	+ 0
Rüdersdorfer Str	Koppenstraße und Franz-Mehring-Platz	9.340	9.440	+ 100
Andreasstraße	Karl-Marx-Allee und Singerstraße	11.460	11.720	+ 260
Andreasstraße	Singerstraße und Lange Straße	14.710	14.910	+ 200
Lange Straße	Krautstraße und Andreasstraße	1.220	1.320	+ 100
Krautstraße	Blumenstraße und Singerstraße	700	700	+ 0
Krautstraße	Singerstraße und Lange Straße (Parkplatz)	1.840	1.840	+ 0
Krautstraße	Lange Straße (Parkplatz) und Lange Straße	1.960	1.990	+ 30

¹⁶ Veränderungen aufgerundet in ganzen 10er-Schritten dargestellt.

4 Prognosebelastung

Das Kfz-Aufkommen des Hauptverkehrsstraßennetzes ist in Abbildung 17 dargestellt. Die Bestandsdaten zu den Hauptverkehrsstraßen für den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr (DTV_w) stammen aus der Verkehrsmengenkarte 2019 des Geoportals Berlin¹⁷. Für die Andreasstraße wurden die Ergebnisse der Verkehrszählung aus 2016¹⁸ angewendet. Die Prognosedaten für das Jahr 2030 sind nach Angaben der SenUMVK (Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz) in der Karte dargestellt. Der erzeugte Neuverkehr durch das Bauvorhaben Singerstraße 77, das Bauvorhaben Lange Straße / Andreasstraße und das Bauvorhaben Lebuser Straße / Palisadenstraße beträgt wie folgt (die Werte sind in ganzen 10er-Schritten aufgerundet):

- Andreasstraße zwischen Karl-Marx-Allee und Singerstraße: 260 Kfz/24h,
- Andreasstraße zwischen Singerstraße und Holzmarktstraße: 200 Kfz/24h,
- Karl-Marx-Straße zwischen Lichtenberger Straße und Straße der Pariser Kommune: 70 Kfz/24h,
- Holzmarktstraße westlich der Krautstraße: 30 Kfz/24h,
- Stralauer Platz: 70 Kfz/24h.

WBF

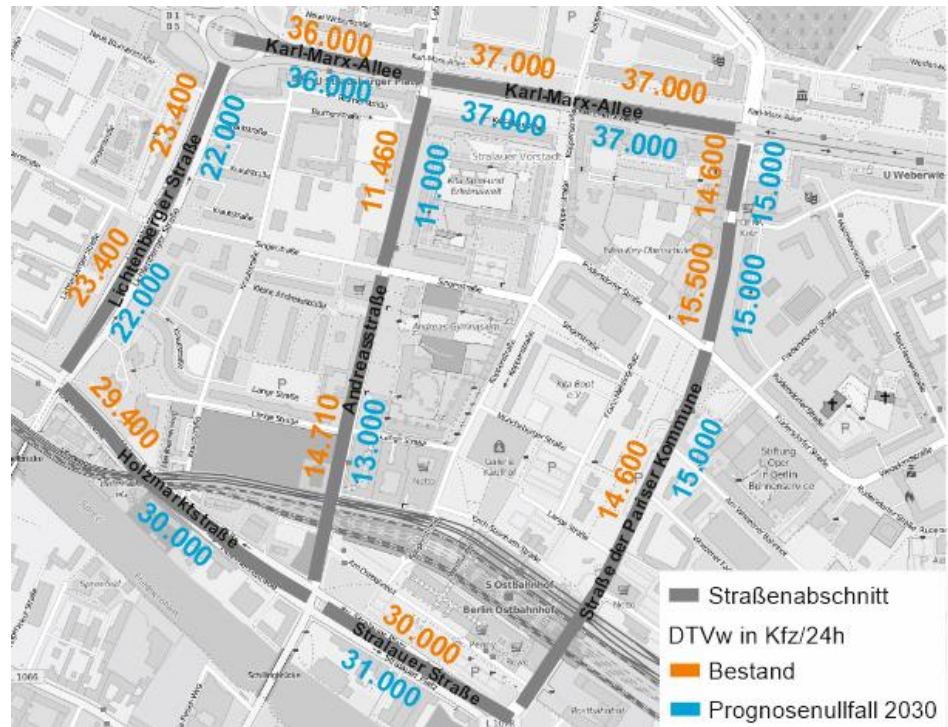
**Verkehrliche
Untersuchung
Singerstraße 77**

15.07.2024

¹⁷ Online verfügbar unter <https://gdi.berlin.de/viewer/main/>, Letzter Zugriff 21.05.2024

¹⁸ Für diesen Knotenpunkt liegen ebenfalls die Verkehrszählungen aus 2020 (erhoben am 28.09.2020 von Verkehrsmanagement Abteilung VI SenUMVK Berlin). Jedoch wurde die Zählung aus 2016 aufgrund der höheren Verkehrsbelastung berücksichtigt, um auf der sicheren Seite zu sein.

Abbildung 17: Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTV_w) im Bestand und in der Prognose Nullfall 2030 für das umliegende Hauptstraßennetz



Kartengrundlage: Openstreetmap-Mitwirkende

5 Wirkungsanalyse

WBF

**Verkehrliche
Untersuchung
Singerstraße 77**

15.07.2024

5.1 Grundlagen

Die Anbindung des Neubauvorhabens an der Singerstraße 77 soll jeweils über die Singerstraße erfolgen. Für die umliegenden Knotenpunkte wurden Leistungsfähigkeitsbetrachtungen gemäß den Vorgaben des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen¹⁹ durchgeführt. Der Knotenpunkt Andreasstraße/Singerstraße ist vierarmig und wird mittels einer Lichtsignalanlage geregelt. Der Knotenpunkt Koppenstraße/Singerstraße ist vierarmig und vorfahrtgeregelt. Der Knotenpunkt Koppenstraße / Rüdorsdorfer Straße ist dreiarmig und ebenfalls vorfahrtgeregelt. Es handelt sich um eine abknickende Vorfahrt im Bestand. Der vierarmige Knotenpunkt Andreasstraße/Singerstraße wird hingegen mit einer Lichtsignalanlage geregelt und nach dem Bewertungsverfahren für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage bewertet.

Zur Bewertung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten wird der Verkehrsablauf nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) in Qualitätsstufen von A bis F eingeteilt. Dabei ist A die beste Qualitätsstufe und F die schlechteste. Wenn mindestens die Qualität D erreicht wird, ist der Knotenpunkt leistungsfähig. Die Qualitätsstufe selbst wird über die mittlere Wartezeit der jeweiligen Ströme bestimmt. Die Qualität des Verkehrsablaufs wird dabei für jede mögliche Fahrbeziehung gesondert berechnet. Die Qualitätsstufe des gesamten Knotenpunktes entspricht dann der am schlechtesten bewerteten Fahrbeziehung (Tabelle 6 und Tabelle 7).

¹⁹ FGSV. (2015). Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Köln: FGSV-Verlag.

WBF
**Verkehrliche
 Untersuchung
 Singerstraße 77**

15.07.2024

Tabelle 6: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes nach HBS für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Qualitätsstufe	Beschreibung	zulässige mittlere Wartezeit
A	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.	≤ 20 s
B	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.	≤ 35 s
C	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.	≤ 50 s
D	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.	≤ 70 s
E	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.	> 70 s
F	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.	Verkehrsstärke > Kapazität

Tabelle 7: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes nach HBS für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

WBF
**Verkehrliche
 Untersuchung
 Singerstraße 77**
 15.07.2024

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 Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die entstehenden Wartezeiten sind gering.	≤ 20 s
C	Die Fahrzeugführer 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.	≤ 30 s
D	Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.	≤ 45 s
E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht.	> 45 s
F	Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zufahrt zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.	Wenn Auslastung größer als Kapazität ($x > 1$)

Die Berechnung der, für die Leistungsfähigkeit relevanten, Verkehrsmengen im Prognoseplanfall setzt sich aus den Bestandswerten der Knotenpunkte sowie den abgeschätzten, zusätzlichen Verkehrsmengen der Bauvorhaben zusammen. Dabei wird der zusätzliche Neuverkehr des Bauvorhabens Langestraße sowie Lebuser Straße mitberücksichtigt.

5.2 Bewertung des Verkehrsablaufes

Die Leistungsfähigkeitsnachweise für die geplanten Zufahrten des Vorhabengebietes erfolgen gemäß HBS 2015 für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage bzw. Vorfahrtsregelung mit den neu erzeugten Verkehrsbelastungen.

Die Leistungsfähigkeitsbetrachtung für den Knotenpunkt Andreasstraße / Singerstraße zeigt, dass der Knotenpunkt in der Frühspitzenstunde nicht im Prognoseplanfall leistungsfähig ist (Tabelle 8). Es ist aber zu beachten, dass der Knotenpunkt im Bestand ebenfalls für die Frühspitzenstunde nicht leistungsfähig und die Ursache nicht auf das Bauvorhaben zurückzuführen ist. Durch die Verlängerung der Freigabezeit für die Zufahrt Singerstraße Ost kann die Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden (Tabelle 9). In der Spätspitzenstunde ist der Knotenpunkt leistungsfähig (Tabelle 10).

Tabelle 8: Qualität des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt Andreasstraße/ Singerstraße mit Lichtsignalanlage, im Prognoseplanfall ohne Anpassung der Signalzeitpläne in der Frühspitzenstunde

Knotenzufahrt	Fahrtrichtung	Qualitätsstufe
Andreasstraße (Nord)	links, geradeaus	A
	rechts, geradeaus	B
Andreasstraße (Süd)	links, geradeaus	A
	rechts, geradeaus	A
Singerstraße (West)	links, geradeaus, rechts	B
Singerstraße (Ost)	links, geradeaus, rechts	F
Qualitätsstufe des Knotenpunktes		F

Tabelle 9: Qualität des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt Andreasstraße/ Singerstraße mit Lichtsignalanlage für den Prognoseplanfall mit Anpassung der Signalzeitpläne in der Frühspitzenstunde

Knotenzufahrt	Fahrtrichtung	Qualitätsstufe
Andreasstraße (Nord)	links, geradeaus	A
	rechts, geradeaus	C
Andreasstraße (Süd)	links, geradeaus	B
	rechts, geradeaus	A
Singerstraße (West)	links, geradeaus, rechts	A
Singerstraße (Ost)	links, geradeaus, rechts	C
Qualitätsstufe des Knotenpunktes		C

Tabelle 10: Qualität des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt Andreasstraße/
 Singerstraße mit Lichtsignalanlage für den Prognoseplanfall in der
 Spätspitzenstunde

Knotenzufahrt	Fahrtrichtung	Qualitätsstufe
Andreasstraße (Nord)	links, geradeaus	A
	rechts, geradeaus	B
Andreasstraße (Süd)	links, geradeaus	A
	rechts, geradeaus	A
Singerstraße (West)	links, geradeaus, rechts	B
Singerstraße (Ost)	links, geradeaus, rechts	D
Qualitätsstufe des Knotenpunktes		D

Für die Knotenpunkte Singerstraße / Koppenstraße und Koppenstraße / Rüd-
 orsdorfer Straße ist die Leistungsfähigkeit nachweisbar.

Tabelle 11: Qualität des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt Koppenstraße/
 Singerstraße für den Prognoseplanfall, ohne Lichtsignalanlage,
 abknickende Vorfahrtstraße (Frühspitzenstunde)

Knotenzufahrt	Fahrtrichtung	Qualitätsstufe
Koppenstraße (Nord)	links	A
	geradeaus	A
	rechts	A
Koppenstraße (Süd)	links	A
	geradeaus	B
	rechts	B
Singerstraße (West)	links	A
	geradeaus	A
	rechts	A
Singerstraße (Ost)	links	A
	geradeaus	B
	rechts	A
Qualitätsstufe des Knotenpunktes		B

WBF
**Verkehrliche
 Untersuchung
 Singerstraße 77**

15.07.2024

Tabelle 12: Qualität des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt Koppenstraße/
 Singerstraße für den Prognoseplanfall, ohne Lichtsignalanlage,
 abknickende Vorfahrtstraße (Spätspitzenstunde)

Knotenzufahrt	Fahrtrichtung	Qualitätsstufe
Koppenstraße (Nord)	links	A
	geradeaus	A
	rechts	A
Koppenstraße (Süd)	links	A
	geradeaus	B
	rechts	A
Singerstraße (West)	links	A
	geradeaus	A
	rechts	A
Singerstraße (Ost)	links	B
	geradeaus	A
	rechts	A
Qualitätsstufe des Knotenpunktes		B

Tabelle 13: Qualität des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt Koppenstraße/
 Rüdersdorfer Straße ohne für den Prognoseplanfall, ohne
 Lichtsignalanlage, abknickende Vorfahrtstraße (Frühspitzenstunde)

Knotenzufahrt	Fahrtrichtung	Qualitätsstufe
Koppenstraße (Nord)	links	B
	geradeaus	A
Koppenstraße (Süd)	geradeaus	A
	rechts	A
Rüdersdorfer Straße	links	A
	rechts	A
Qualitätsstufe des Knotenpunktes		B

Tabelle 14: Qualität des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt Koppenstraße/ Rüdersdorfer Straße für den Prognoseplanfall, ohne Lichtsignalanlage, abknickende Vorfahrtstraße (Spätspitzenstunde)

WBF
**Verkehrliche
 Untersuchung
 Singerstraße 77**
 15.07.2024

Knotenzufahrt	Fahrtrichtung	Qualitätsstufe
Koppenstraße (Nord)	links	C
	geradeaus	A
Koppenstraße (Süd)	geradeaus	A
	rechts	A
Rüdersdorfer Straße	links	A
	rechts	A
Qualitätsstufe des Knotenpunktes		C

WBF

**Verkehrliche
Untersuchung
Singerstraße 77**

15.07.2024

6 Fazit

Das bestehende Wohngebiet zwischen Karl-Marx-Allee und Singerstraße im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg soll verdichtet werden. Es ist geplant, ca. 86 Wohnungen an der Singerstraße 77 auf dem Parkplatz zu errichten. Die zusätzlichen Wohnungen bedeuten einen Einwohnerzuwachs von ca. 172 Personen²⁰ in dem Wohngebiet. Das von den neuen Einwohnern erzeugte Kfz-Verkehrsaufkommen beträgt ca. 64 Fahrten pro Werktag. Für die Neubauwohnungen wird eine Anzahl von ca. 18 Pkw-Stellplätzen erforderlich. Ein kleiner Teil der durch das Bauvorhaben entfallenden Stellplätze und den zusätzlichen Stellplätzen, kann im öffentlichen Straßenraum durch umbauten und noch verfügbaren Parkständen in den umliegenden Straßen abgefangen werden. Trotzdem verbleibt noch eine Unterdeckung von 10 bis 15 Stellplätzen, in Abhängigkeit vom Neubau neuer Stellplätze.

Ferner wird eine Anzahl von ca. 172 Radabstellplätze (davon 4 Radabstellplätze für Sonderfahräder) für das Bauvorhaben benötigt.

Durch das Bauvorhaben ist im Bereich Singerstraße und Koppenstraße mit keinem signifikanten Anstieg der Verkehrsbelastung zu rechnen. Folglich sind aus verkehrsplanerischer Sicht keine Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufes zu treffen. Das zusätzliche Aufkommen kann über das bestehende Straßennetz abgewickelt werden. Die Leistungsfähigkeitsbetrachtung für den Knotenpunkt Andreasstraße / Singerstraße zeigt, dass der Knotenpunkt in der Frühspitzenstunde weder im Bestand noch im Prognoseplanfall leistungsfähig ist. Durch die Verlängerung der Freigabezeit für die Zufahrt Singerstraße Ost kann die Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden.

Mit dem bestehenden und noch im Ausbau befindlichen Radnetz sind auch im Radverkehr zukünftig sehr gute Bedingungen gegeben.

²⁰ Wert entspricht dem Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 11/2018)

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Geplante Nutzung	13
Tabelle 2:	Durchschnittliches, gebietsbezogenes werktägliches Personen-, Wege- und Kfz-Fahrtenaufkommen	15
Tabelle 3:	Durchschnittliches werktägliches Aufkommen für Fuß-, Rad- und ÖPNV	16
Tabelle 4:	Pflichtstellplätze für Fahrräder	18
Tabelle 5:	Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTV _w)	20
Tabelle 6:	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes nach HBS für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage	24
Tabelle 7:	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes nach HBS für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage	25
Tabelle 8:	Qualität des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt Andreasstraße/ Singerstraße mit Lichtsignalanlage, im Prognoseplanfall <u>ohne</u> Anpassung der Signalzeitpläne in der Frühspitzenstunde	26
Tabelle 9:	Qualität des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt Andreasstraße/ Singerstraße mit Lichtsignalanlage für den Prognoseplanfall <u>mit</u> Anpassung der Signalzeitpläne in der Frühspitzenstunde	26
Tabelle 10:	Qualität des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt Andreasstraße/ Singerstraße mit Lichtsignalanlage für den Prognoseplanfall in der Spätspitzenstunde	27
Tabelle 11:	Qualität des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt Koppenstraße/ Singerstraße für den Prognoseplanfall, ohne Lichtsignalanlage, abknickende Vorfahrtstraße (Frühspitzenstunde)	27
Tabelle 12:	Qualität des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt Koppenstraße/ Singerstraße für den Prognoseplanfall, ohne Lichtsignalanlage, abknickende Vorfahrtstraße (Spätspitzenstunde)	28
Tabelle 13:	Qualität des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt Koppenstraße/ Rüdersdorfer Straße ohne für den Prognoseplanfall, ohne Lichtsignalanlage, abknickende Vorfahrtstraße (Frühspitzenstunde)	28
Tabelle 14:	Qualität des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt Koppenstraße/ Rüdersdorfer Straße für den Prognoseplanfall, ohne Lichtsignalanlage, abknickende Vorfahrtstraße (Spätspitzenstunde)	29

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Neubauvorhaben in der Singerstraße 77; links Bestand, rechts Planung	1
Abbildung 2:	Lage des Neubauvorhabens Singerstraße 77	3

WBF

**Verkehrliche
Untersuchung
Singerstraße 77**

15.07.2024

<p>WBF</p> <p>Verkehrliche</p> <p>Untersuchung</p> <p>Singerstraße 77</p> <p>15.07.2024</p>	<p>Abbildung 3: Übergeordnetes Straßennetz für Berlin (Ausschnitt), Bestand 2023</p> <p>Abbildung 4: Übergeordnetes Straßennetz für Berlin (Ausschnitt), Planung 2030</p> <p>Abbildung 5: Verteilung der Verkehrsströme des Kfz-Verkehrs am Knotenpunkt Andreasstraße/ Singerstraße, Frühspitze (08:00-09:00 Uhr)</p> <p>Abbildung 6: Verteilung der Verkehrsströme des Kfz-Verkehrs am Knotenpunkt Andreasstraße/ Singerstraße, Spätspitze (15:15-16:15 Uhr)</p> <p>Abbildung 7: Verteilung der Verkehrsströme des Kfz-Verkehrs am Knotenpunkt Koppenstraße/Singerstraße, Frühspitze (8:00-09:00 Uhr)</p> <p>Abbildung 8: Verteilung der Verkehrsströme des Kfz-Verkehrs am Knotenpunkt Koppenstraße/Singerstraße, Spätspitze (15:15-16:15 Uhr)</p> <p>Abbildung 9: Verteilung der Verkehrsströme des Kfz-Verkehrs am Knotenpunkt Koppenstraße/Rüdersdorfer Straße, Frühspitze (8:00-9:00 Uhr)</p> <p>Abbildung 10: Verteilung der Verkehrsströme des Kfz-Verkehrs am Knotenpunkt Koppenstraße/Rüdersdorfer Straße, Spitzenstunde (15:15-16:15 Uhr)</p> <p>Abbildung 11: ÖPNV-Erschließung des Untersuchungsgebietes (Haltestellen mit 300 m Einzugsradius)</p> <p>Abbildung 12: Gehweg in der Singerstraße (südliche Seite) Blickrichtung Osten</p> <p>Abbildung 13: Gehweg in der Singerstraße 77 (nördliche Seite) Blickrichtung Westen</p> <p>Abbildung 14: Radverkehrsnetz (Ausschnitt)</p> <p>Abbildung 15: Singerstraße (Blick Richtung Osten)</p> <p>Abbildung 16: Tagesganglinien des Einwohner-, Besucher- und Güterverkehrs (Quell- und Zielverkehr)</p> <p>Abbildung 17: Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTV_w) im Bestand und in der Prognosenufall 2030 für das umliegende Hauptstraßennetz</p>	<p>4</p> <p>5</p> <p>6</p> <p>6</p> <p>7</p> <p>7</p> <p>8</p> <p>8</p> <p>9</p> <p>10</p> <p>11</p> <p>11</p> <p>12</p> <p>16</p> <p>22</p>
--	---	--



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

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