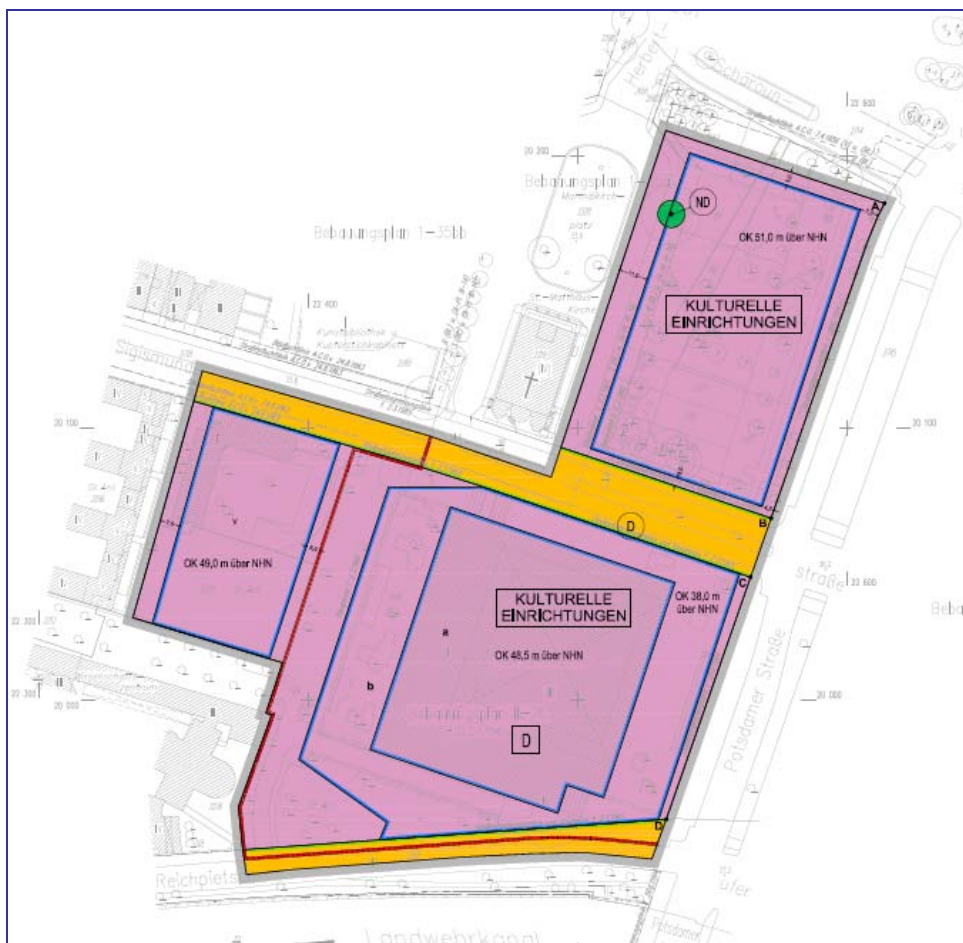


# Museum der Moderne in Berlin B-Plan 1-35ba

## Verkehrsplanerischer Fachbeitrag

### Kurzfassung Bericht



# Museum der Moderne in Berlin B-Plan 1-35ba

## Verkehrsplanerischer Fachbeitrag

### Kurzfassung Bericht

#### ■ Auftraggeber

##### **Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt**

Abt. Städtebau und Projekte

Referat II A, Städtebauliche Projekte und Investitionsvorhaben

Brückenstraße 6

10179 Berlin

Ansprechpartner:

Herr Werner Arndt (Projektbetreuung)

#### ■ Bearbeiter

**IBW**

##### **Ingenieurbüro Wegner**

Hardenbergstraße 20

10623 Berlin

Ansprechpartner:

Herr Stefan Hoepfner

Tel 030-214 799 23

Fax 030-214 799 09

Funk 0172-391 99 35

wegner@ibwing.de

Mittwoch, 27. Juli 2016

## Inhalt

1	Anlass der Untersuchung .....	4
2	Ausgangssituation .....	4
2.1	Verkehrsnetz und Untersuchungsraum .....	4
2.2	ÖPNV-Erschließung .....	5
2.3	Rad- und Fußgängerverkehr .....	6
2.4	Ruhender Verkehr .....	6
2.5	Erwartete Besucher des Museums .....	7
3	Verkehrserzeugung .....	7
3.1	Qualifizierter Bestandsfall .....	7
3.2	Ermittlung des Verkehrszuwachses .....	8
3.3	Ermittlung des Tagesganges .....	11
4	Verkehrsverteilung .....	12
4.1	Umlegung des Verkehrszuwachses auf das Straßennetz (Szenario 1) .....	12
4.2	Auswirkungen Szenario2 .....	13
5	Verkehrsbewertung .....	13
5.1	Ermittlung der Qualität des Verkehrsablaufes .....	13
5.2	Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr .....	14
5.3	Auswirkungen auf den Fahrradverkehr .....	15
5.4	Auswirkungen durch den Wirtschaftsverkehr .....	16

## 1 Anlass der Untersuchung

Die mit dem geplanten Bau des „Museums der Moderne“ für Kunst des 20. Jahrhunderts auf dem Gelände des Kulturforums zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen wurden ermittelt, bewertet und Maßnahmen benannt, um eine verträgliche Abwicklung und Steuerung des prognostizierten Verkehrs zu ermöglichen.

Die Untersuchung umfasst folgende Szenarien:

- Untersuchung des Bestandsnetzes mit Einbeziehung des Verkehrsaufkommens angrenzender Vorhaben (Qualifizierter Bestandsfall) ohne Verkehrszuwachs durch das geplante Vorhaben
- Szenario 1 Untersuchung Qualifizierter Bestandsfall und Verkehrszuwachs durch das geplante Vorhaben,
- Szenario 2 Untersuchung qualifizierte Version der Verkehrsprognose 2025 und Verkehrszuwachs durch das geplante Vorhaben.

Neben den möglichen Auswirkungen durch das nutzungsbedingte Verkehrsaufkommen untersucht der Beitrag auch alle erschließungsrelevanten Aspekte im Rahmen des B-Planes. Diese umfassen das Stellplatzthema, Lieferverkehr, Fußgängerverkehr, Radverkehr und sonstige Erschließungsaspekte. Der vorliegende Bericht ist eine Kurzfassung des Verkehrsplanerischen Fachbeitrags<sup>1</sup>, in dem die hier zusammengefassten Informationen ausführlich dargestellt sind.

## 2 Ausgangssituation

### 2.1 Verkehrsnetz und Untersuchungsraum

Das B-Plangebiet wird von Hauptverkehrsstraßen mit tangentialer Funktion des Inneren Stadtringes (Kleiner Hundekopf) in Ost-West-Richtung (Reichpietschufer / Schöneberger Ufer) und die Potsdamer Straße / Leipziger Straße mit Anschluss an die Hauptradialen im Ostteil Berlins bzw. über die Potsdamer Straße an die BAB 110 im westlichen Teil Berlins erschlossen. Für diese Straßenzüge ist in der künftigen Netzplanung eine Herabstufung der verkehrlichen Bedeutung vorgesehen. Von Bedeutung sind ferner der Tiergartentunnel (B96a) als übergeordnete Nord-Süd-Straßenverbindung an den Kemperplatz und die Tiergartenstraße für die Erschließung eines Teils der westlichen Stadtbezirke.

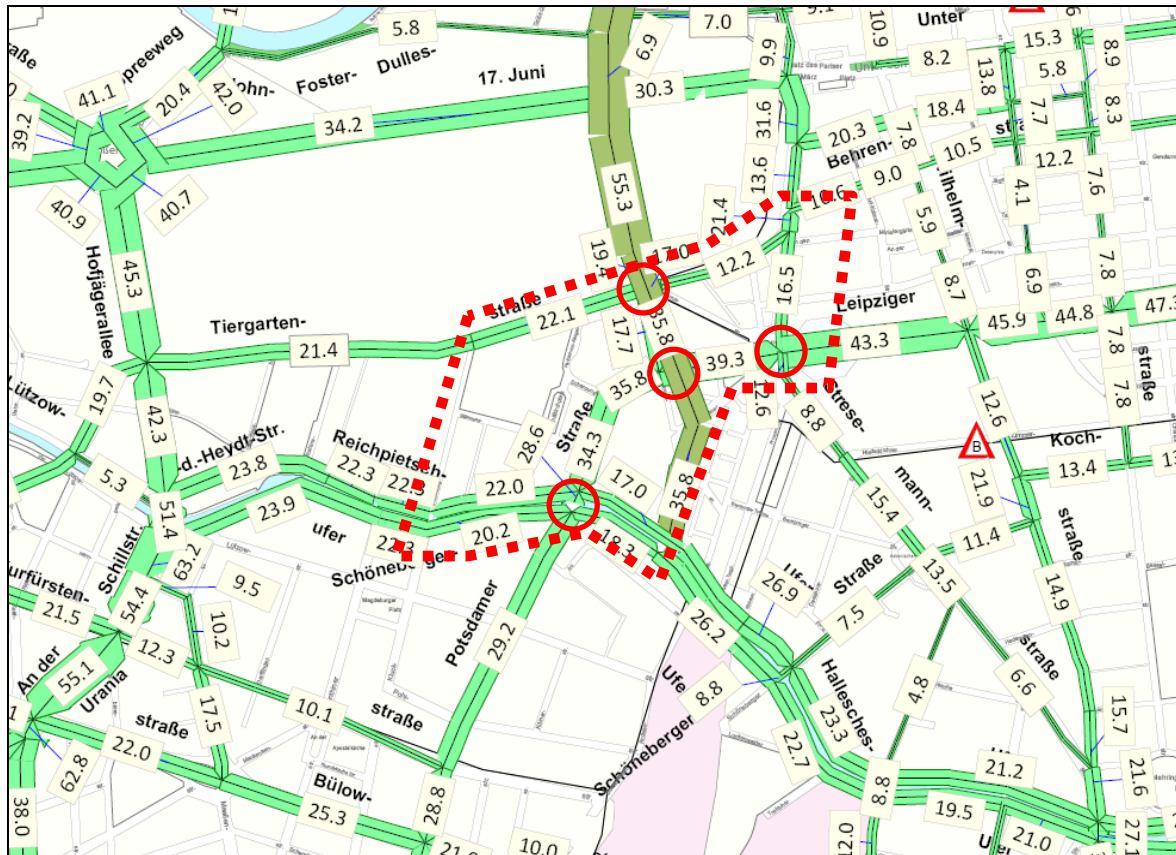
Als Untersuchungsraum für die Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen wurde das Verkehrsnetz bzw. die Nutzungen innerhalb der Straßenzüge Tiergartenstraße,

---

<sup>1</sup> IBW, Museum der Moderne in Berlin B-Plan 1-35ba, Verkehrsplanerischer Fachbeitrag, Berlin, Juli 2016.

Stauffenbergstraße, Schöneberger Ufer und Potsdamer Straße bzw. Ebertstraße festgelegt.

Abbildung 1: Verkehrsstärkenkarte 2014 und Untersuchungsgebiet mit untersuchten Knotenpunkten



Der Untersuchungsraum umfasst 4 Knotenpunkte, für die eine Beurteilung der Verkehrsqualität auf Grundlage der aktuellen Verkehrstechnischen Unterlagen (VTU) bzw. Signalzeitenplänen im Hinblick auf die genannten Szenarien vorgenommen wurde:

- Potsdamer Straße / Leipziger Straße
- Potsdamer Straße / Ben-Gurion-Straße
- Tiergartentunnel / Ben-Gurion-Straße
- Potsdamer Straße / Reichpietschufer bzw. Schöneberger Ufer

## 2.2 ÖPNV-Erschließung

Die ÖPNV-Erschließung kann für die geplante Bebauung insgesamt als sehr gut eingestuft werden. Unmittelbar im Umfeld des geplanten Museumsgebäudes liegen Bushaltestellen der Linien M48, M85, N2, 200, M29 in 2 bis 3 Gehminuten Entfernung. Für die Nutzer von U- und S-Bahn (U2, S1, S2, S 25 Potsdamer Platz) sind die Gehzeiten mit 7 bis 10 Minuten zwar länger, liegen aber in einem noch zufriedenstel-

lenden Bereich. Bei der geplanten Verwaltungsnutzung sind zusätzlich 2 Gehminuten einzuplanen. Darüber hinaus bestehen mit dem Regionalbahnhof Potsdamer Platz Anbindungen an den Fernverkehr.

An den Flughafen BER wird künftig keine direkte Anbindung bestehen.

Durch die geplante Tramlinie vom Potsdamer Platz zum Alexanderplatz, mit der Endhaltestelle unmittelbar vor dem geplanten Museum, wird sich die ÖPNV-Erschließungsqualität künftig noch weiter verbessern.

### **2.3 Rad- und Fußgängerverkehr**

Das B-Plangebiet ist über das Hauptverkehrsstraßennetz mit dem Fahrrad sehr gut erreichbar. Über den Straßenzug Ebertstraße – Stresemannstraße – Gabriele-Tergit-Promenade führt der Radfernweg Berlin–Leipzig. Die Straßenzüge Tiergarten- / Lennéstraße und Ben-Gurion- / Eichhornstraße sind Bestandteil des Ergänzungsnetzes des Haupttroutennetzes. Sämtliche wichtigen Zufahrtrouten besitzen eine Radverkehrsanlage in Form eines Radweges, Radfahrstreifens oder eines zur Nutzung freigegebenen Bussonderfahrstreifens.

Die derzeitige Erschließung für die Fußgänger ist verbesserungswürdig. Die Gestaltung des gesamten Bereichs des Kulturforums ist unübersichtlich und zusammenhangslos. Es besteht eine starke Zerschneidung des Areals durch meist überbreite Hauptverkehrsstraßen, die eine hohe Barrierewirkung besitzen und zu einer unzureichenden Vernetzung des Areals mit dem Tiergarten und dem Potsdamer Platz führen. Speziell die Potsdamer Straße besitzt eine hohe Trennwirkung. Die Gestaltung der Platzflächen ist insgesamt nicht behindertenfreundlich. Mit der Realisierung des Freiraumkonzeptes soll eine Verbesserung der Freiflächengestaltung und Fußgängerführung erreicht werden.

### **2.4 Ruhender Verkehr**

Mit der Umplanung im Zuge des aktuellen Freiraumkonzeptes ist für das Kulturforum eine erhebliche Einschränkung der Park- und Stellplatzmöglichkeiten verbunden, bei gleichzeitig erhöhtem Bedarf an Stellplätzen durch die neuen Nutzungen. Durch das geplante Freiraumkonzept entfallen künftig die Parkplätze im Bereich des Matthäikirchplatzes und der Scharounstraße sowie ein Teil der Parkplätze in der Herbert-von-Karajan-Straße. Für den qualifizierten Bestandsfall sind zukünftig nur noch 277 Parkplätze, also weniger als 40 % des derzeitigen Bestandes, vorhanden. Anhand von Zählungen konnte ermittelt werden, dass im Schnitt etwa 200 Stellplätze im Untersuchungsbereich belegt sind, davon etwa 20 Stellplätze durch Besucher der Museen. Das schwache Verkehrsaufkommen durch Museumsbesucher ist derzeit auf die Schließung der Nationalgalerie zurückzuführen.

Die Tiefgarage unter der Philharmonie wird den Besuchern des Kulturforums nicht zur Verfügung stehen. Die bestehenden Tiefgaragen am Potsdamer Platz besitzen jedoch in jedem Fall ausreichende Kapazitäten zur Aufnahme des neu entstehenden Parkverkehrs.



### 2.5 Erwartete Besucher des Museums

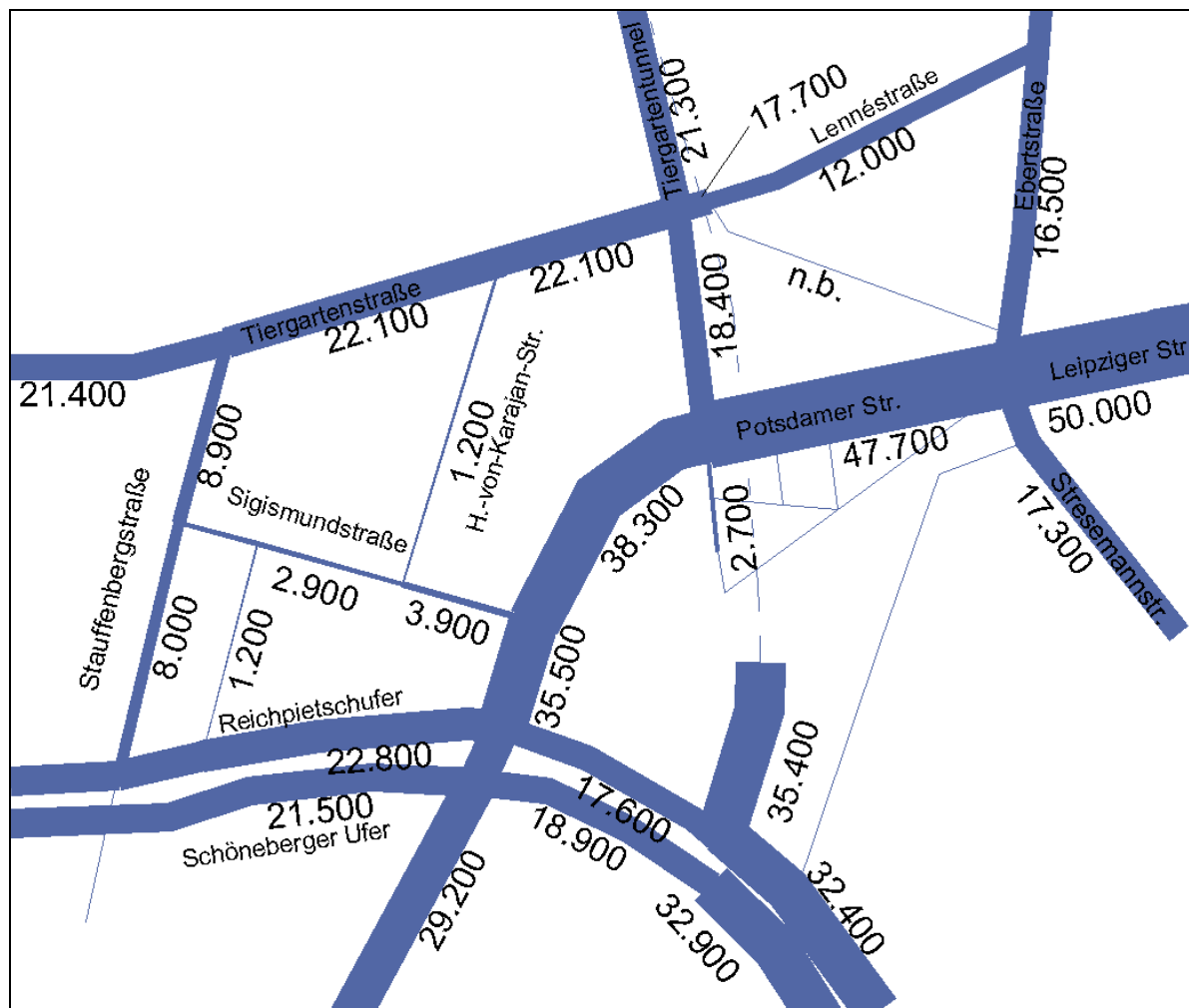
Die Stiftung Preußischer Kulturbesitz geht von jährlich 350.000 Besuchern für das neue Museum aus. Bezogen auf die Größe entspricht dies in etwa den Besucherzahlen der Nationalgalerie. Ähnlich wie bei den Museen des Kulturforums und der Nationalgalerie wird sonntags der besucherstärkste Tag sein mit ca. 20 % mehr Besuchern als an Werktagen. Für die Untersuchung der Auswirkungen auf den Verkehr sind jedoch die Werktage mit ihren Hauptverkehrszeiten maßgebend.

## 3 Verkehrserzeugung

### 3.1 Qualifizierter Bestandsfall

Der Qualifizierte Bestandsfall stellt die Grundlast des Verkehrsaufkommens im Untersuchungsnetz für den Zeitpunkt der Realisierung der Bebauung des B-Planes dar und beinhaltet neben den Verkehrsstärken aus aktuellen Verkehrszählungen und der aktuellen Verkehrsstärkenkarte 2014 den Verkehrszuwachs aus dem Vorhaben LP12 (Mall of Berlin).

Abbildung 2: Verkehrsbelastung Qualifizierter Bestandsfall (Kfz/24h/werktags)



Ferner wird die Schließung der Scharounstraße mit einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs in Höhe von 1000 Kfz/24h durch die Herbert-von-Karajan-Straße berücksichtigt. Der Verkehrszuwachs, verursacht durch die geplanten Nutzungen des B-Plangebietes, wird in Szenario 1 auf die Netzbelastung des Qualifizierten Bestandsfalls umgelegt.

### 3.2 Ermittlung des Verkehrszuwachses

Bezogen auf das jährliche Besucheraufkommen von 350.000 Personen werden für das Museum werktags durchschnittlich ca. 1.077 Besucher erwartet:

Tabelle 1: Ermittlung der durchschnittlichen Besucherzahl

Besucher/a	Besucher/a werktags (80%)	Werktage (Di-Sa)	Besucherdurchschnitt/Tag
350.000	280.000	260	1.077

Allerdings werden die Besucherzahlen für die einzelnen Tage voraussichtlich erheblich schwanken. Um diese Schwankungen angemessen zu berücksichtigen, wurde als Bemessungsgröße für die Verkehrsprognose mit 2.693 Besuchern/Tag ein Besucheraufkommen mit dem 2,5-fachen des Durchschnittswertes angesetzt, um die Auswirkungen an besucherstarken Tagen zu erfassen. Dieses Aufkommen wird an 85 % der Tage nicht erreicht und stellt in diesem Sinne ein Worst-Case-Szenario dar. Die nachfolgend ermittelten Auswirkungen beziehen sich somit auf die besucherstarken Tage.

Neben den Besuchern des Museums sind als Verkehrserzeuger die Beschäftigten des Museums und der Verwaltungsnutzung sowie die Besucher der Verwaltungsnutzung einzubeziehen:

Tabelle 2: Prognose zusätzliches Wege-Aufkommen der im B-Plan-Gebiet geplanten Nutzungen

	Verwaltungsnutzung	Museumsnutzung
Besucher	200	2.693
Wege pro Besucher	2,0	2,0
<b>Wege Besucher insgesamt</b>	<b>400</b>	<b>5.386</b>
Beschäftigte	457	60
Wege pro Beschäftigter	3,0	3,0
aktiv Beschäftigte	93%*	93%*
<b>Wege Beschäftigte insgesamt</b>	<b>1275</b>	<b>167</b>
<b>Summe Wege</b>	<b>1.675</b>	<b>5.553</b>

\* unter Berücksichtigung von Krankenstand und Urlaubstagen



Die geplanten Nutzungen werden insgesamt 7.228 Wege erzeugen.

Zur Ermittlung des Kfz-Anteils wurde beim Modal Split bei den Museumsbesuchern ein Anteil von 15 % am Motorisierten Individualverkehr angenommen. Dieser liegt etwas höher als der auf Besucherbefragungen basierende Modal Split, der im Zuge des verkehrsplanerischen Fachbeitrags für B-Plan-Verfahren 1-35 ermittelt wurde.<sup>2</sup> Für die übrigen Besucher und Beschäftigten wurden 20 % angesetzt. Die übrigen Wege werden mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln, per Fahrrad oder zu Fuß durchgeführt.

Zur Ermittlung des zu erwartenden Kfz-Aufkommens wurden die berechneten Wege in Kfz-Fahrten/24 h werktags unter Berücksichtigung des angesetzten Kfz-Anteil sowie eines Kfz-Besetzungsgrades umgerechnet. Bei den Besuchern des Museums wurde zusätzlich ein Kopplungseffekt von 10 % angesetzt, d. h. dass 10 % der Fahrten auch andere Ziele im Kulturforum beinhalten und damit ein Überlagerungseffekt eintritt. Insgesamt ergeben sich somit 809 Kfz-Fahrten, die durch die geplanten Nutzungen erzeugt werden:

Tabelle 3: Prognose zusätzliches Kfz-Aufkommen der im B-Plan-Gebiet geplanten Nutzungen

	Wege	Modal Split	Kfz-Wege	Besetz.-grad (Personen)	Kfz-Fahrten/24h werktags
Museum Besucher	5.386	15 %	727*	1,5	485
Museum					
Beschäftigte	167	20 %	33	1,1	30
Büro Beschäftigte	1.275	20 %	255	1,1	232
Büro Besucher	400	20 %	80	1,3	62
<b>Summe:</b>	<b>7.228</b>		<b>1.096</b>		<b>809</b>

\* unter Berücksichtigung eines Kopplungseffekts von 10%

Diese Fahrten unterteilen sich in je 405 Kfz-Fahrten des Zielverkehrs, also zum Kulturforum hin und 405 Kfz-Fahrten des Quellverkehrs, also Kfz, die das Gebiet verlassen.

Aufgrund der Tatsache, dass künftig im Untersuchungsraum nicht genügend Park- und Stellplätze zur Verfügung stehen werden, sind weitere Fahrten vom Untersuchungsgebiet zu den Tiefgaragen am Potsdamer Platz zu erwarten. Diese Fahrten betreffen alle Besucher des Kulturforums, also auch Besucher des Kunstgewerbemuseums, der Gemäldegalerie, Nationalgalerie, Staatsbibliothek etc. Zu bestimmten Stunden werden an besucherstarken Tagen möglicherweise nicht genügend Parkplätze zur Verfügung stehen:

<sup>2</sup> LW, B-Plan 1-35 „Kulturforum“ – Verkehrsplanerischer Fachbeitrag, 2009

Tabelle 4: prognostiziertes Parkplatzdefizit an besucherstarken Tagen

Uhrzeit	fehlende Parkplätze
11:00	40
12:00	49
13:00	35
14:00	39
15:00	52
16:00	61
17:00	9
<b>Summe:</b>	<b>285</b>

Es wird davon ausgegangen, dass somit 285 Kfz-Fahrten in dem genannten Zeitraum vom Untersuchungsgebiet zu den Tiefgaragen am Potsdamer Platz stattfinden. Diese belasten das Verkehrsnetz zusätzlich als Parksuchverkehr.

Die Tiefgaragen am Potsdamer Platz besitzen ein ausreichendes Fassungsvermögen zur Aufnahme des Parksuchverkehrs. Das Kontingent freier Stellplätze in der Sony-Tiefgarage und der Tiefgarage der Potsdamer Platz-Arkaden liegt weit oberhalb von 500 freien Stellplätzen<sup>3</sup>. Die für die Besucher des Museums und des Kulturforums benötigte Kapazität liegt bei maximal 120 Stellplätzen.

Für den Wirtschaftsverkehr wird basierend auf den Flächenangaben der geplanten Nutzungen folgendes Aufkommen prognostiziert:

Tabelle 5: Prognose Aufkommen Wirtschaftsverkehr

	Museum (Ausstellungsfläche)	Verwaltungsnutzung (BGF)
Fläche [m²]	9.000	20.335
Fahrten/100 qm	0,15	0,1
Fahrten Güterverkehr	14	20
Kopplungseffekt	80%	80%
<b>Fahrten Wirtschaftsverkehr</b>	<b>11</b>	<b>16</b>

Der Faktor ist mit 0,1 bzw. 0,15 Fahrten pro 100 m² gering angesetzt. Bei den Verwaltungsnutzungen wird nutzungsbedingt nur von einem sehr geringen Wirtschaftsverkehrsaufkommen ausgegangen. Bei der Museumsnutzung ist außerhalb von Stoßzeiten zu Beginn von Ausstellungseröffnungen ebenfalls nur mit einem geringen Wirtschaftsverkehrsaufkommen zu rechnen. Der Kopplungseffekt betrifft die Fahrten der Paketzusteller wie z.B. UPS, DHL oder Hermes.

<sup>3</sup> Genauere Zahlen zur Belegung der Tiefgaragen liegen vor, dürfen aber laut Betreiber nicht veröffentlicht werden.

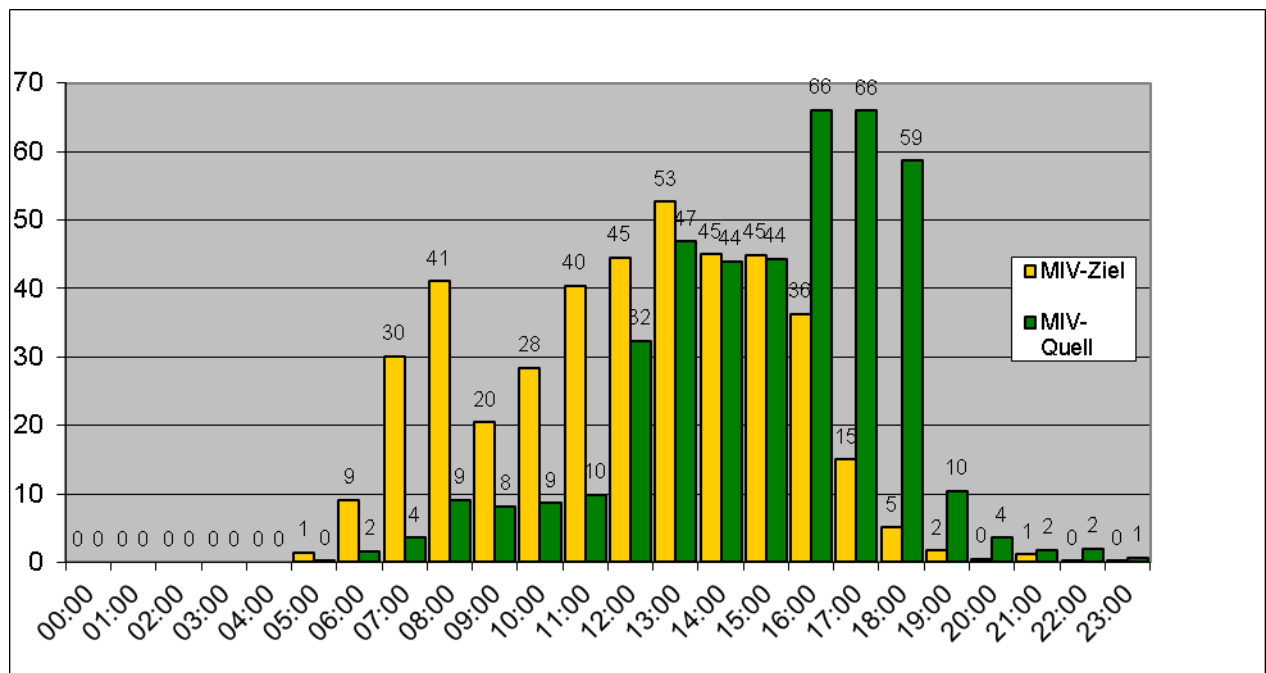
Das Gesamtaufkommen an zusätzlichem Verkehr inklusive des Wirtschaftsverkehrs liegt bei 838 Kfz-Fahrten/24 h bzw. je 419 Ziel- und Quellfahrten. Innerhalb des Untersuchungsgebietes werden weitere 285 Kfz-Fahrten zu den Tiefgaragen am Potsdamer Platz stattfinden.

### 3.3 Ermittlung des Tagesganges

Ausgehend von den Kenntnissen über die Besucherzahlen der Museen und Nationalgalerie des Kulturforums und den standardisierten Ganglinien für Büronutzung und Wirtschaftsverkehr wurde der Tagesgang für die geplanten Nutzungen ermittelt.

Es wird davon ausgegangen, dass die Tagesganglinien der Besucher in etwa denen der Museen des Kulturforums bzw. der Nationalgalerie entsprechen. Demnach ist mit Belastungsspitzen des Zielverkehrs am Vormittag und zu Mittagszeiten zu rechnen, die Spitzenstunde im Quellverkehr liegt zwischen 17:00 und 18:00 Uhr:

Abbildung 3: Tagesgang der Kfz-Fahrten B-Plan 1-35 ba





Insgesamt fällt der Verkehrszuwachs verglichen mit der bestehenden Verkehrslast des Hauptverkehrsstraßennetz sehr gering aus und liegt bei fast allen Abschnitten unter 1 %. Die Nebenstraßen des Untersuchungsnetzes werden erwartungsgemäß mehr belastet. Der stärkste relative Anstieg liegt mit maximal 29 % Zuwachs in der Sigismundstraße. Da das Verkehrsaufkommen in den Nebenstraße insgesamt gering ist, bleibt der genannte Zuwachs hinsichtlich der Lärmimmissionen ohne relevante Auswirkungen.

#### **4.2 Auswirkungen Szenario2**

Laut Aussage der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Abt. VII A liegen die Daten der qualifizierten Version der Verkehrsprognose 2025 des Landes Berlin Modellstand I / 2015 unterhalb der Werte des Qualifizierten Bestandsfalles. Somit ist der maßgebende Betrachtungsfall das Szenario 1.

Eine Ermittlung der Qualität des Verkehrsablaufes für Szenario 2 ist nicht erforderlich.

### **5 Verkehrsbewertung**

#### **5.1 Ermittlung der Qualität des Verkehrsablaufes**

Für die untersuchten Knotenpunkte wurden die maßgebenden Spitzenstunden bestimmt und die für diesen Zeitraum entstehende zusätzliche Verkehrsbelastung durch die geplanten Nutzungen berechnet. Für die Knotenpunkte wurde eine Leistungsfähigkeitsberechnung nach HBS 2001 durchgeführt.

Neben dem oben genannten Verkehrszuwachs wurde bei der Berechnung eine mögliche zusätzliche Belastung durch den Parksuchverkehr berücksichtigt.

Eine kritische Belastung wurde nur für zwei Verkehrsströme festgestellt. Diese sind bereits ohne das Vorhaben in einem Grenzbereich der akzeptablen Qualität des Verkehrsablaufes. Für beide Ströme besteht die Möglichkeit durch Änderung der Freigabezeiten innerhalb des Signalprogramms eine akzeptable Qualität im Verkehrsablauf zu erzielen.

Die ermittelte Belastung wird nur zu besucherstarken Zeiten auftreten. Aufgrund des mittelfristig prognostizierten Rückgangs des Verkehrs im Untersuchungsraum gemäß Verkehrsprognose 2025 des Landes Berlin Modellstand I / 2015 sollte mit Umsetzung des Museums eine Verifizierung der Knotenbelastung vorgenommen werden, um dann ggf. über entsprechende Maßnahmen zu entscheiden.

Tabelle 6: Qualität des Verkehrsablaufes an den untersuchten Knotenpunkten mit Verkehrszuwachs

Knotenpunkt	Auswirkungen/Maßnahmen
Potsdamer Straße / Stresemann-Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Linksabbieger Ebertstraße fällt von Stufe E auf F.</li> <li>- Alle übrigen vom Verkehrszuwachs betroffenen Ströme verbleiben im Bereich der für den qualifizierten Bestandsfall festgestellten Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (Stufe A-D).</li> <li>- Maßnahme: Verlängerung der Freigabezeit für den Linksabbieger um 2 Sekunden (der Strom verbessert sich auf Stufe D). Für die Zufahrt Stresemannstraße ist die Freigabezeit um 2 Sekunden zu reduzieren. Hierdurch erhöht sich die mittlere Wartezeit um 12,6 Sekunden, die Qualität des Verkehrsablaufes fällt von Stufe B auf Stufe C.</li> </ul>
Potsdamer Straße / Ben-Gurion-Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alle Ströme verbleiben im Bereich der für den qualifizierten Bestandsfall festgestellten Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (Stufe B-C), sehr geringfügiger Anstieg der mittleren Wartezeit.</li> </ul>
Tiergartenstraße / Ben-Gurion-Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zufahrt Tiergartentunnel fällt von Stufe C auf D (Morgenspitze) bzw. B auf C (Nachmittagsspitze), keine Maßnahme erforderlich</li> <li>- Alle übrigen Ströme verbleiben im Bereich der für den qualifizierten Bestandsfall festgestellten Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (Stufe A-D), sehr geringfügiger Anstieg der mittleren Wartezeit.</li> </ul>
Potsdamer Straße / Reichpietsch-Ufer	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zufahrt südliche Potsdamer Straße fällt von Stufe A auf B (Morgenspitze), keine Maßnahme erforderlich.</li> <li>- Rechtsabbieger von der nördlichen Zufahrt Potsdamer Straße ist sowohl im Bestand als auch der Prognose im grenzwertigen Bereich (Stufe E). Eine Verlängerung der Freigabezeit um 2 Sekunden ist grundsätzlich möglich (der Strom verbessert sich auf Stufe D).</li> <li>- Alle übrigen Ströme verbleiben im Bereich der für den qualifizierten Bestandsfall festgestellten Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (Stufe A-D), sehr geringfügiger Anstieg der mittleren Wartezeit.</li> </ul>
Potsdamer Straße / Schöneberger Ufer	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alle Ströme verbleiben im Bereich der für den qualifizierten Bestandsfall festgestellten Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (Stufe A-C), sehr geringfügiger Anstieg der mittleren Wartezeit.</li> </ul>

## 5.2 Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr

Für den ruhenden Verkehr werden zukünftig, wie eingangs geschildert, nur noch ca. 40 % des heutigen Kontingents an Stellplätzen zur Verfügung stehen. Dies ist jedoch nicht auf das geplante Vorhaben zurückzuführen, sondern hängt mit den Umplanungen des Freiraumkonzeptes im Rahmen des B-Planes 1-35 zusammen. Durch den prognostizierten Verkehrszuwachs stehen künftig wahrscheinlich nicht mehr genügend Parkplätze im öffentlichen Straßenland zur Verfügung, so dass ein Teil des Verkehrs, wie erwähnt, während der besucherstarken Zeiten zu den Tiefgaragen am Potsdamer Platz fahren wird.



Konkurrierender Stellplatzbedarf mit der Philharmonie besteht in erster Linie zu Schwachverkehrszeiten. Speziell an Sonntagen ist damit zu rechnen, dass durch Besucher des Kulturforums und der Philharmonie ein sehr hoher Parkdruck besteht bzw. der Großteil des Parksuchverkehrs sich in die Tiefgaragen am Potsdamer Platz verlagert. Die Konkurrenzeffekte werden insgesamt zu Lasten der Philharmonie ausfallen, da durch die früheren Öffnungszeiten der Museen die Parkplätze im Untersuchungsgebiet vorab durch die Besucher der Museen belegt sein werden.

Für mobil schwache bzw. behinderte Verkehrsteilnehmer ist sicherzustellen, dass ein ausreichendes Angebot in Nähe der geplanten Nutzungen zur Verfügung steht. Es sind deshalb zusätzlich zu den im Rahmen des Freiraumkonzeptes vorgesehenen Behindertenparkplätzen insgesamt 25 Behindertenparkplätze im öffentlichen Straßenland in maximal 100 m Entfernung zu den geplanten Gebäuden zu schaffen.

Es wird ferner empfohlen, 3 zusätzliche Parkplätze für Reisebusse in der Nähe des geplanten Museums in der Sigismundstraße auszuweisen.

Für die Beschäftigten sollten die Stellplätze auf den Grundstücken zur Verfügung gestellt werden, auch um den Parkdruck im Untersuchungsgebiet nicht noch zusätzlich zu erhöhen. Für die Verwaltungsnutzung wurde ein Bedarf von maximal 74 Stellplätzen ermittelt, für die Mitarbeiter des Museums ein Bedarf von 10 Stellplätzen.

### 5.3 Auswirkungen auf den Fahrradverkehr

Zur Sicherung der Qualität des Verkehrsablaufes ist an zwei Zufahrten der untersuchten Knotenpunkte die Freigabezeit für Radfahrer um eine bzw. zwei Sekunden zu reduzieren.

Um ein ausreichendes Stellplatzangebot für Radfahrer sicherzustellen, sind insgesamt 192 neue Fahrradstellplätze innerhalb des B-Plan-Gebietes zu schaffen:

Tabelle 7: Nachzuweisende Fahrradstellplätze gemäß AV Geh- und Radwege

Gebäude	Bemessungszahl	1 Fahrradstellplatz pro:	Anzahl zu schaffender Stellplätze
Verwaltung	20.335 BGF (= > 4000 qm Bürogeschossfläche)	200 qm Brutto-Grundfläche	102
Museum	9.000 qm Ausstellungsfläche	100 qm Ausstellungsfläche	90

#### **5.4 Auswirkungen durch den Wirtschaftsverkehr**

Für die Anlieferung des Museums sind bei der Planung der Anlieferungsfläche auf der Westseite genügend große Schleppkurven an der Einmündung zur Sigismundstraße entsprechend der Größe des größten zu erwartenden Lieferfahrzeugs (ggf. Sattelschlepper) einzuplanen. Ferner ist die Schaffung einer Ausfahrmöglichkeit für die Lieferfahrzeuge in Richtung Scharounplatz / Herbert-von-Karajan-Straße einzuplanen.