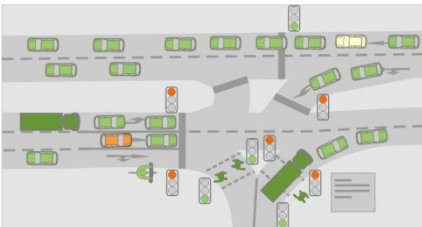


Berlin
Friedrichshain-
Kreuzberg

Verkehrstechnische Untersuchung Stellungnahme zu den Nutzungsänderungen



B-Plan Verfahren V-67a VE und V-67b VE „Rudolfstraße 18/19“

Auftraggeber: Rudolfstraße 18 Projektentwicklungs GmbH
c/o Atrium Development Group GmbH
Hardenbergstraße 27
10623 Berlin

Ansprechpartner: Herr Mansour El-Khawad

Auftragnehmer: SCHLOTHAUER & WAUER
Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH
Ehrenbergstraße 20, 10245 Berlin

Bearbeiter: M. Sc. Stephan Krauß
M. Sc. Anton Sailer

Telefon: 030 – 93 66 72 – 261

E-Mail: stephan.krauss@schlothauer.de

Projektnummer: 2025-0520

Datum: 09.03.2026 (Stellungnahme)

1 Einleitung

Im Rahmen der Planungsfortschreibung sind mit Stand 09.03.2026 veränderte Eingangsdaten hinsichtlich der Wohneinheiten und des Beherbergungsbetriebs auf dem Grundstück Rudolfstraße 18 zu berücksichtigen.

In der Verkehrsuntersuchung mit Stand 20.02.2026 wird von 846 Wohneinheiten ausgegangen. Mit Stand 09.03.2026 ist mit 880 Wohneinheiten (+4,0%) zu rechnen.

Der Beherbergungsbetrieb ist mit 100 Einheiten (Einfachbelegung) und 10 Beschäftigten in die Verkehrsuntersuchung mit Stand 20.02.2026 eingegangen. Mit Stand 09.03.2026 ist mit 150 Einheiten (Doppelbelegung) und ca. 30 Beschäftigten zu rechnen. Dies entspricht einer Steigerung von +200,0 Prozent.

2 Ergebnisse

Nachfolgend sind die Auswirkungen auf die zusätzlich zu erwartenden Kfz-Fahrten pro Tag und in den Spitzenstunden dargestellt. Es handelt sich dabei um eine lineare Hochrechnung der Verkehrserzeugungsrechnung mit dem Stand vom 20.02.2026.

Wohnnutzung		
Kfz-Fahrten je Nutzung	Stand 20.02.2026	Stand 09.03.2026
täglich/ in 24h	386 Fahrten	401 Fahrten
Spitzenstunde früh	30 Fahrten	31 Fahrten
Spitzenstunde spät	39 Fahrten	41 Fahrten
Beherbergungsbetrieb		
Kfz-Fahrten je Nutzung	Stand 20.02.2026	Stand 09.03.2026
täglich/ in 24h	28 Fahrten	74 Fahrten
Spitzenstunde früh	3 Fahrten	9 Fahrten
Spitzenstunde spät	3 Fahrten	9 Fahrten

Tabelle 1: Veränderungen Verkehrsmengen nach Nutzung

Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass die Steigerung der Verkehrsmengen bezüglich der Wohnnutzung sehr gering sind. Bezüglich des Beherbergungsbetriebs ergibt sich in den Spitzenstunde sowie im täglichen Aufkommen der Kfz-Fahrten in etwa eine Verdreifachung des Fahrtenaufkommens. Mit jeweils 9 statt 3 Kfz-Fahrten in den Spitzenstunden bewegt sich das Verkehrsaufkommen jedoch noch immer auf einem sehr niedrigen Niveau.

Die Auswirkungen auf das Gesamtverkehrsaufkommen durch den B-Plan V 67a – VE sind nachfolgend dargestellt:

B-Plan V 67a - VE		
Kfz-Fahrten	Stand 20.02.2026	Stand 09.03.2026
täglich/ in 24h	508 Fahrten	569 Fahrten
Spitzenstunde früh	43 Fahrten	50 Fahrten
Spitzenstunde spät	56 Fahrten	64 Fahrten

Tabelle 2: Veränderungen Verkehrsmengen B-Plan V-67a - VE

Über 24h gesehen, sind gegenüber dem Stand vom 20.02.2026 insgesamt 61 zusätzliche Kfz-Fahrten durch die Nutzungsänderungen zu erwarten. In der Frühspitzenstunde sind rechnerisch 7 zusätzliche Fahrten und in der Spätspitzenstunde 8 zusätzliche Fahrten zu erwarten.

Die Verkehrsuntersuchung mit Stand 20.02.2026 hat bereits deutlich gezeigt, dass die Auswirkungen durch das Neubauvorhaben sehr gering sind und sich kaum spürbare Veränderungen im Verkehrsablauf ergeben. Diese Einschätzung gilt auch für die o.g. Nutzungsänderungen bzw. für die geringfügigen Steigerungen im Verkehrsaufkommen.

Einschätzung zur Stellplatzermittlung

Die höhere Anzahl an Wohneinheiten hat auch Auswirkungen auf die Stellplatzabschätzung. Gegenüber den ca. 250 Stellplätzen, sind mit Stand 09.03.2026 etwa 260 Stellplätze für die Wohnnutzung erforderlich.

Die höhere Anzahl an Einheiten im Beherbergungsbetrieb führt zu ca. 30 bis 40 erforderlichen Stellplätzen. Die bisherige Abschätzung mit Stand 20.02.2026 ergab etwa 10 bis 15 Stellplätze für diese Nutzung.

Im Rahmen einer Worst-Case-Betrachtung wurde in der vorliegenden Untersuchung auch die ausnahmsweise Zulässigkeit eines Beherbergungsbetriebs gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO geprüft.