



RADBAHN U1

Verkehrstechnische Machbarkeitsuntersuchung Anlage 3

Senatsverwaltung
für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz

BERLIN



IMPRESSUM

AUFTRAGGEBERIN

Senatsverwaltung
für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin
www.berlin.de/sen/umvk

AUFTRAGNEHMERIN

Ramboll Deutschland GmbH
Kopenhagener Straße 60-68
Haus D
13407 Berlin
T +49 30 302020-0
<https://de.ramboll.com>

TITELBILD

Ramboll Deutschland GmbH

STAND

April 2023

Legende Bestand



Fußverkehr



Radverkehr



Fahrradparken



Busverkehr



U-Bahnverkehr



Tramverkehr Kfz-



Verkehr



Sammelanlagen



Kfz Lieferverkehr



Lebensmittelmarkt



Markthalle/-stand



Gastronomie



Bar



Schule



Grünanlage



Schwimmhalle



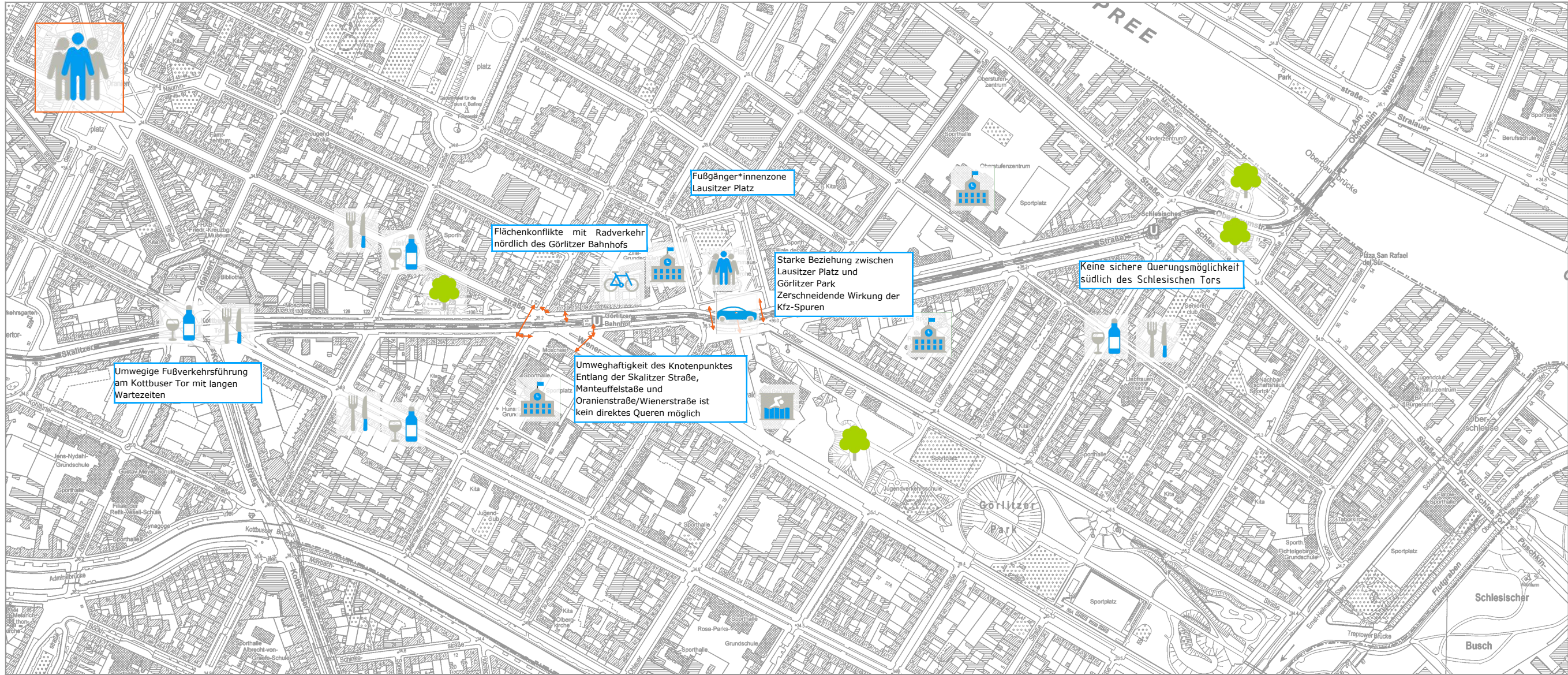
Hotel

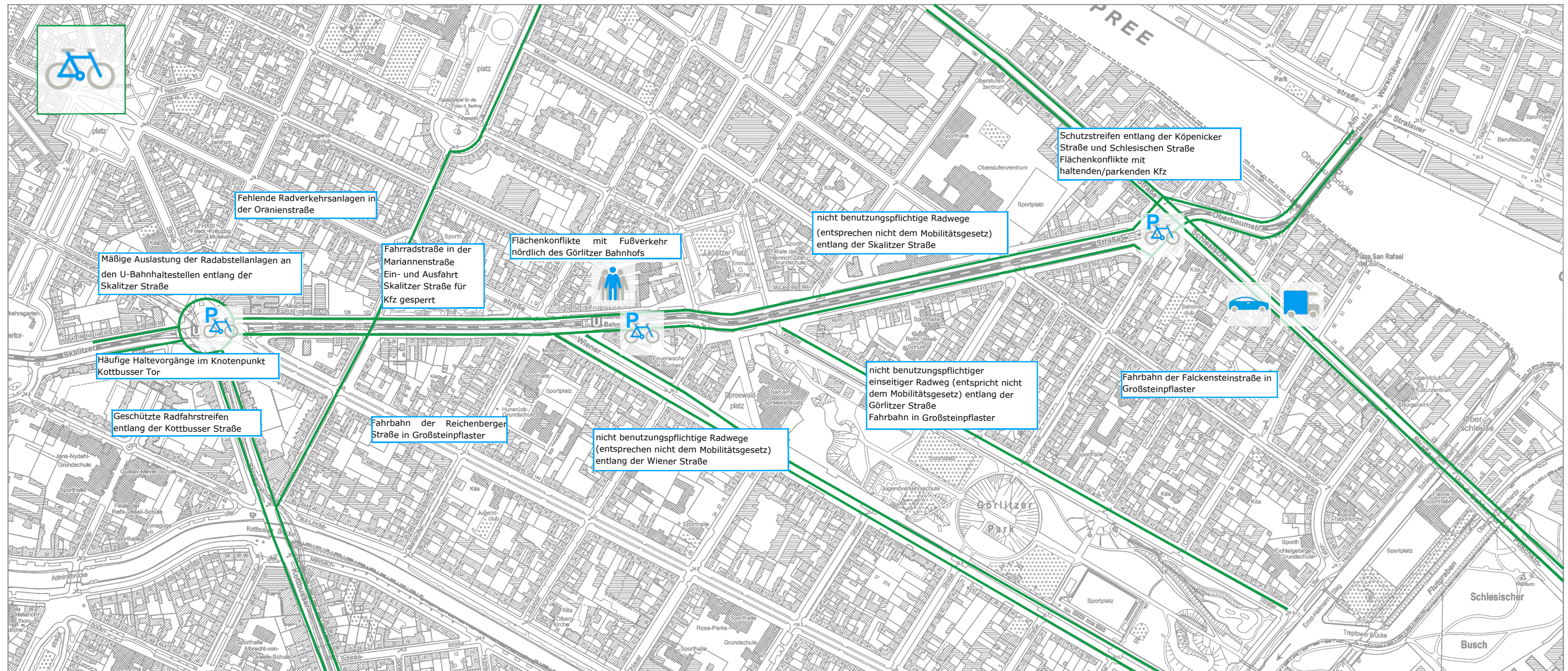


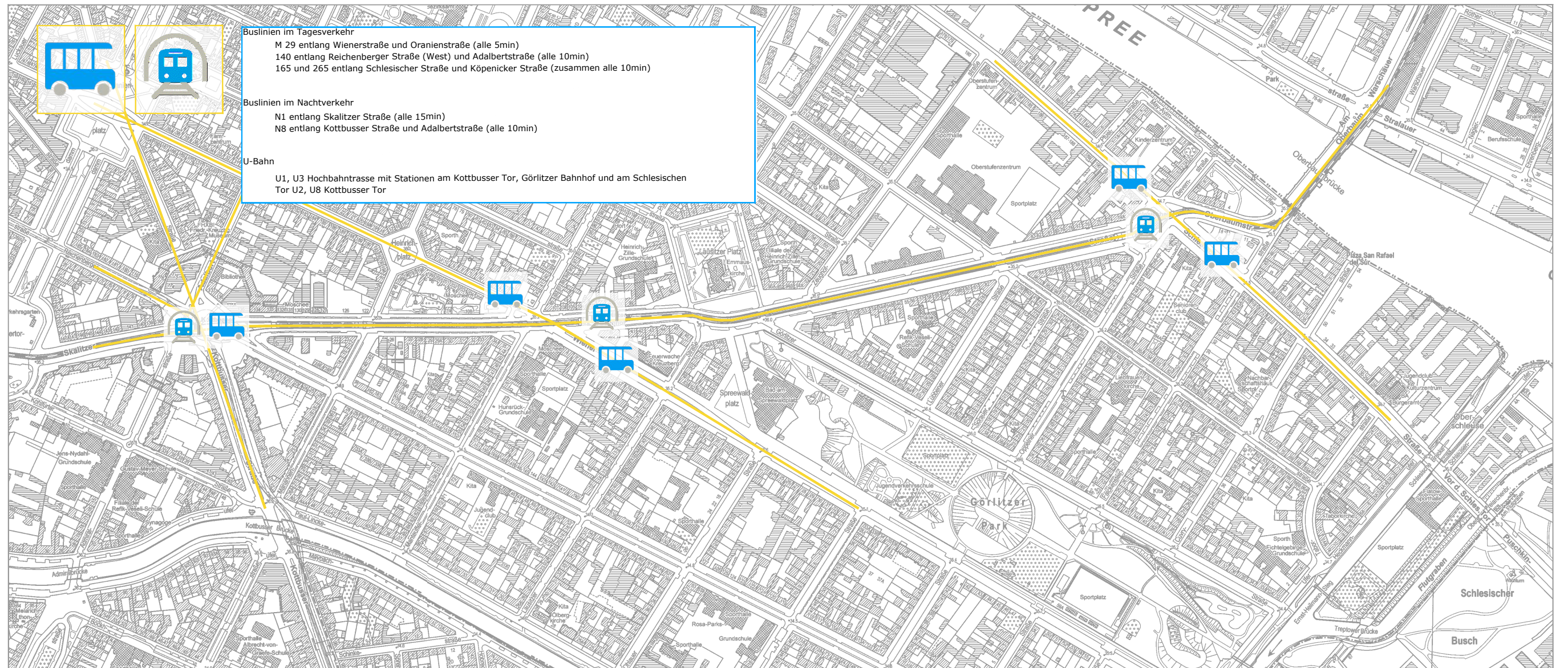
Tankstelle

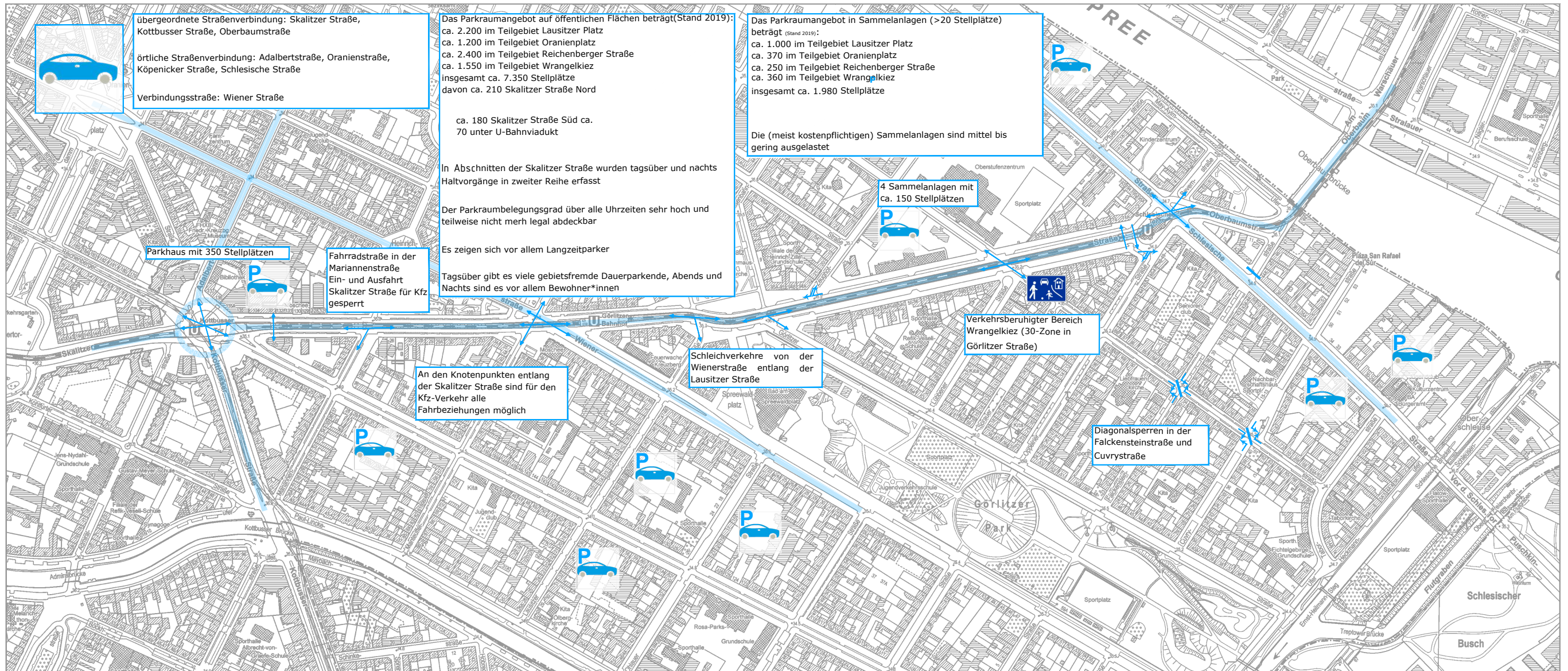


Feuerwehr









übergeordnete Straßenverbindung: Skalitzer Straße, Kottbuser Straße, Oberbaumstraße
 örtliche Straßenverbindung: Adalbertstraße, Oranienstraße, Köpenicker Straße, Schlesische Straße
 Verbindungsstraße: Wiener Straße

Das Parkraumangebot auf öffentlichen Flächen beträgt (Stand 2019):
 ca. 2.200 im Teilgebiet Lausitzer Platz
 ca. 1.200 im Teilgebiet Oranienplatz
 ca. 2.400 im Teilgebiet Reichenberger Straße
 ca. 1.550 im Teilgebiet Wrangelkiez
 insgesamt ca. 7.350 Stellplätze
 davon ca. 210 Skalitzer Straße Nord
 ca. 180 Skalitzer Straße Süd ca. 70 unter U-Bahnviadukt

In Abschnitten der Skalitzer Straße wurden tagsüber und nachts Haltvorgänge in zweiter Reihe erfasst

Der Parkraumbelastungsgrad über alle Uhrzeiten sehr hoch und teilweise nicht mehr legal abdeckbar

Es zeigen sich vor allem Langzeitparker

Tagsüber gibt es viele gebietsfremde Dauerparkende, Abends und Nachts sind es vor allem Bewohner*innen

Das Parkraumangebot in Sammelanlagen (>20 Stellplätze) beträgt (Stand 2019):
 ca. 1.000 im Teilgebiet Lausitzer Platz
 ca. 370 im Teilgebiet Oranienplatz
 ca. 250 im Teilgebiet Reichenberger Straße
 ca. 360 im Teilgebiet Wrangelkiez
 insgesamt ca. 1.980 Stellplätze

Die (meist kostenpflichtigen) Sammelanlagen sind mittel bis gering ausgelastet

Parkhaus mit 350 Stellplätzen

Fahrradstraße in der Mariannenstraße Ein- und Ausfahrt Skalitzer Straße für Kfz gesperrt

4 Sammelanlagen mit ca. 150 Stellplätzen

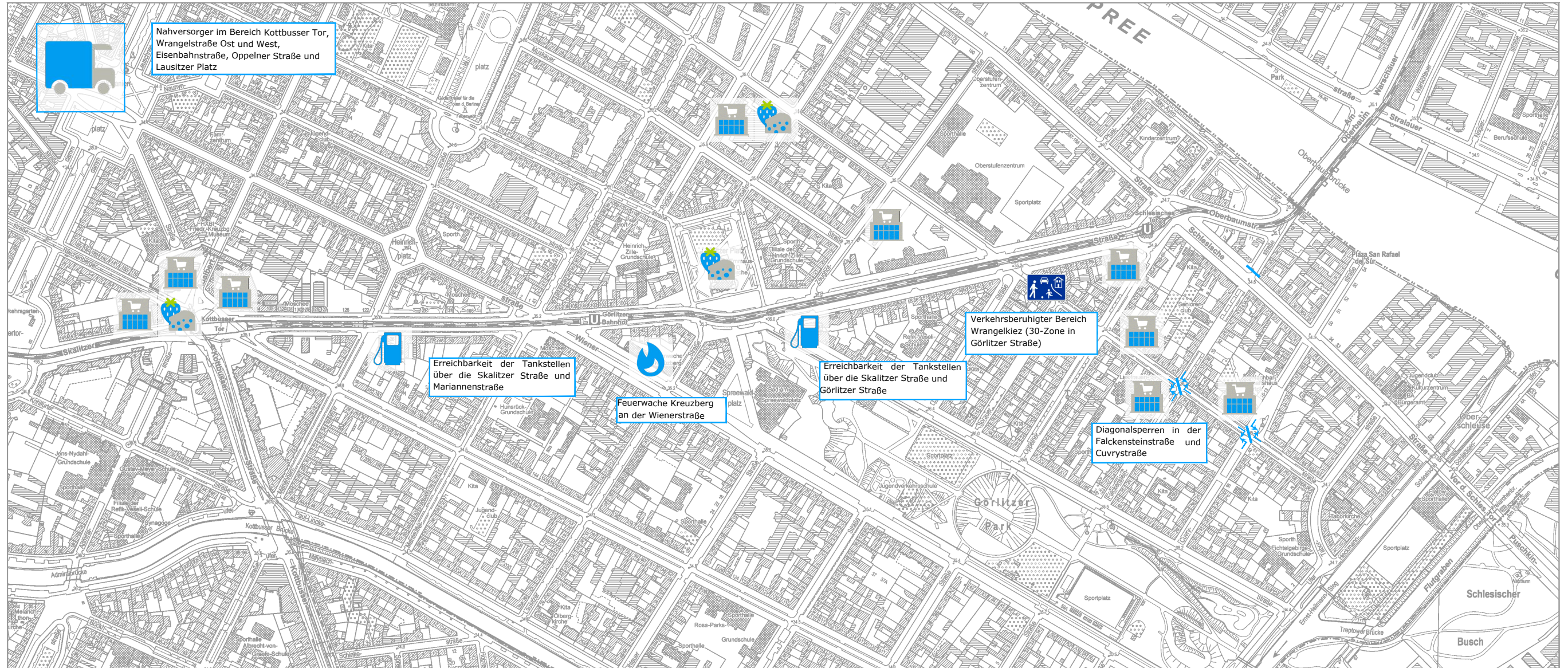
verkehrsberuhigter Bereich Wrangelkiez (30-Zone in Görlitzer Straße)

An den Knotenpunkten entlang der Skalitzer Straße sind für den Kfz-Verkehr alle Fahrbeziehungen möglich

Schleichverkehre von der Wienerstraße entlang der Lausitzer Straße

Diagonalsperren in der Falckensteinstraße und Cuvyrstraße

Schlesischer Busch





Überlegungen zur Verkehrsberuhigung der Oranienstraße

Verstärkung der Fahrradstraße und Schließen der Durchfahrt unterhalb des Viadukts in der Mariannenstraße für den Kfz-Verkehr

Umgestaltung des Skaltzer Parks
Im Zuge dessen, entfällt die Möglichkeit zum Freien Rechtsabbiegen für den Kfz-Verkehr an der Oranienstraße

Erschließung der Bahnsteige mit Aufzügen zur Barrierefreier Ausgestaltung der U-Bahnhaltestellen
Plangenehmigungsverfahren zur Errichtung von 2 Aufzügen (östliches Ende der Bahnsteige) am Görlitzer Bahnhof

Überlegungen zur Umgestaltung und Einrichtung einer Einbahnstraße in der Manteuffelstraße

Fußgänger*innenzone Lausitzer Platz
Sperrung der Einfahrt aus der Eisenbahnstraße und Waltemarstraße
Lieferverkehre können in einem Zeitfenster Platz passieren

Ende der Radschnellverbindung (Y-Trasse) in der Wiener Straße und Görlitzer Straße
Die aktuelle Planung sieht die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Görlitzer Straße und von Radfahrstreifen in der Wienerstraße vor

Erschließung der Bahnsteige mit Aufzügen zur Barrierefreier Ausgestaltung der U-Bahnhaltestellen
Geplante Errichtung 2021 von 2 Aufzügen am Schlesischen Tor (Vorplatz und westliches Ende Bahngelände)

Weiterführende Verkehrsberuhigung im Wrangelkiez
Bisher erste Ideenentwürfe.
Beteiligung erfolgt Ende Juni, Phase 1 (Machbarkeit) im Herbst abgeschlossen, in Phase 2 sollen die ersten Maßnahmen erfolgen.

Um die Schienen wartungsarm auszugestalten und die Straßenbahn unabhängig vom Kfz-Verkehr zu führen, werden besondere Bahnkörper in Erwägung gezogen. Generell bestehen Flächenkonflikte zwischen Rad- und Tramführung. Eine Verbreiterung der Brücke oder eine eigene Brücke für die Tram ist nicht vorgesehen.

Erweiterung der Tram 10 zum Herrmannplatz
Variante der Machbarkeitsstudie sieht eingleisige Führung unter dem Viadukt hindurch mit Versetzen der Radquerung vor. Ob unterhalb des Viadukts die Eingleisigkeit umgesetzt wird oder zweigleisig geplant wird, soll in der Vorplanung untersucht werden.