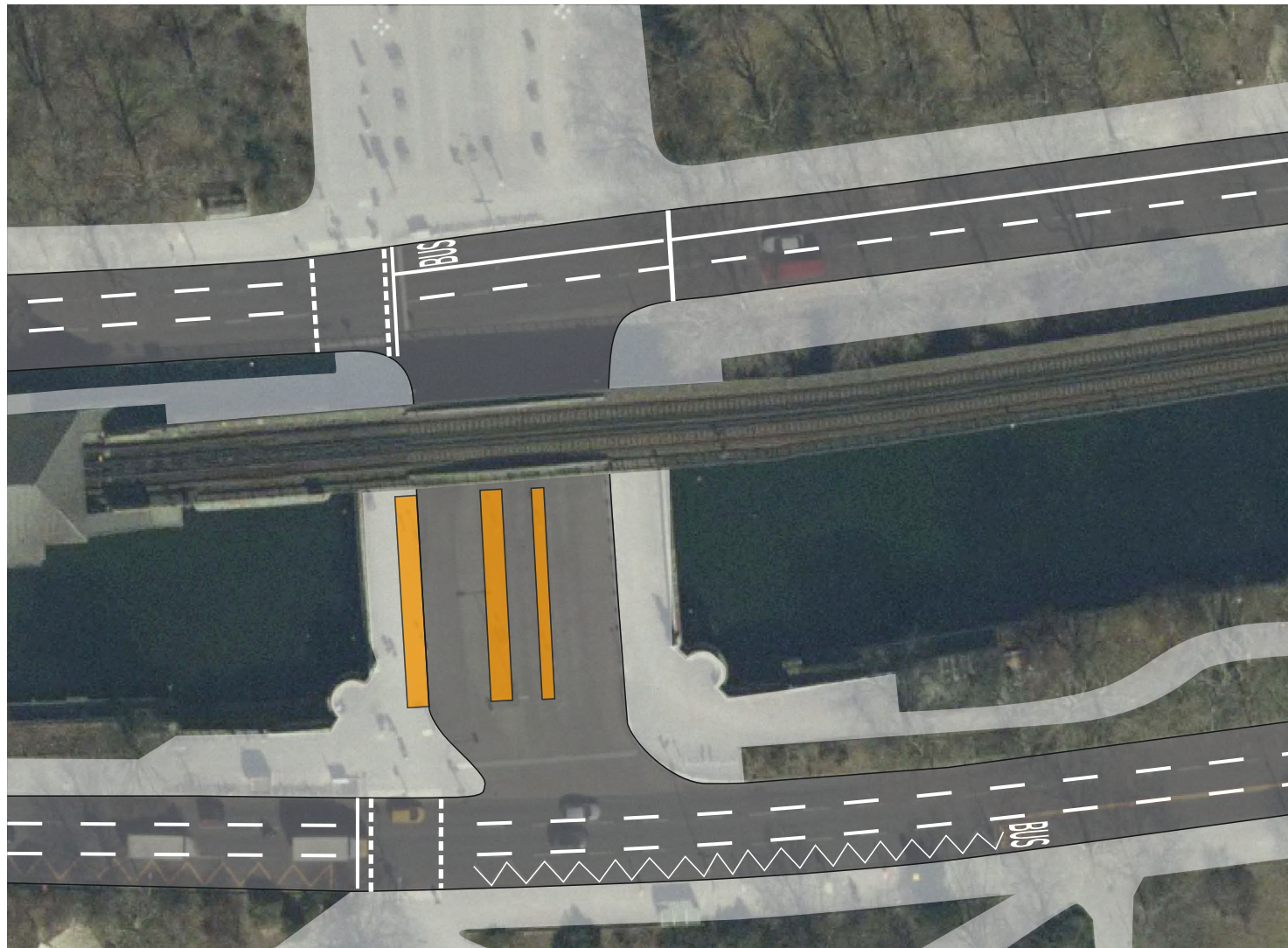


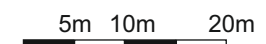
Anhang 9.4:

Varianten Hallesche-Tor-Brücke

Hallesche-Tor-Brücke, Bestand



Maßstab 1:750 (DIN A4)



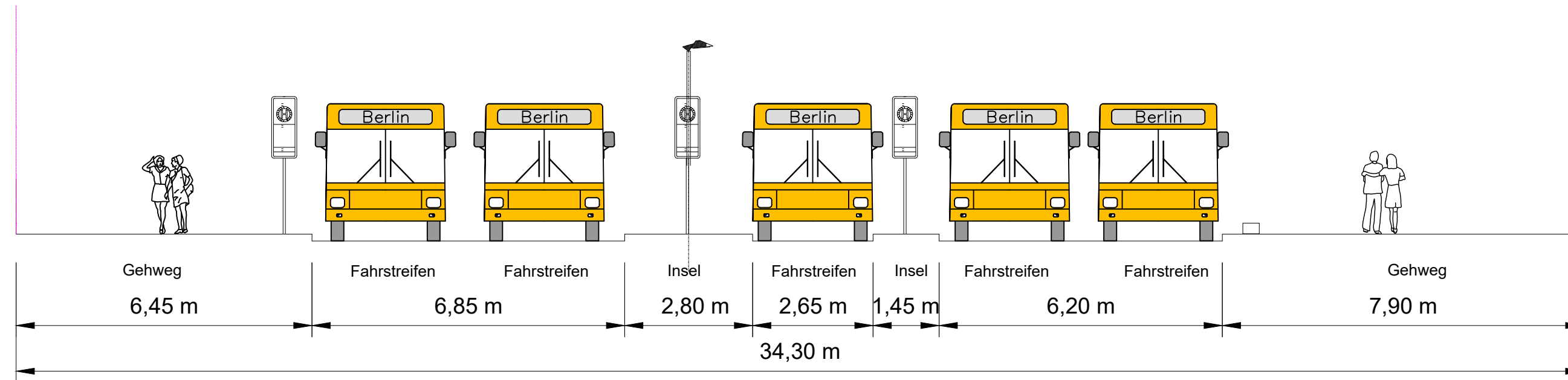
Quelle Luftbild: DOP 20,
FIS-Broker

Hallesche-Tor-Brücke

West

Ost

Bestand

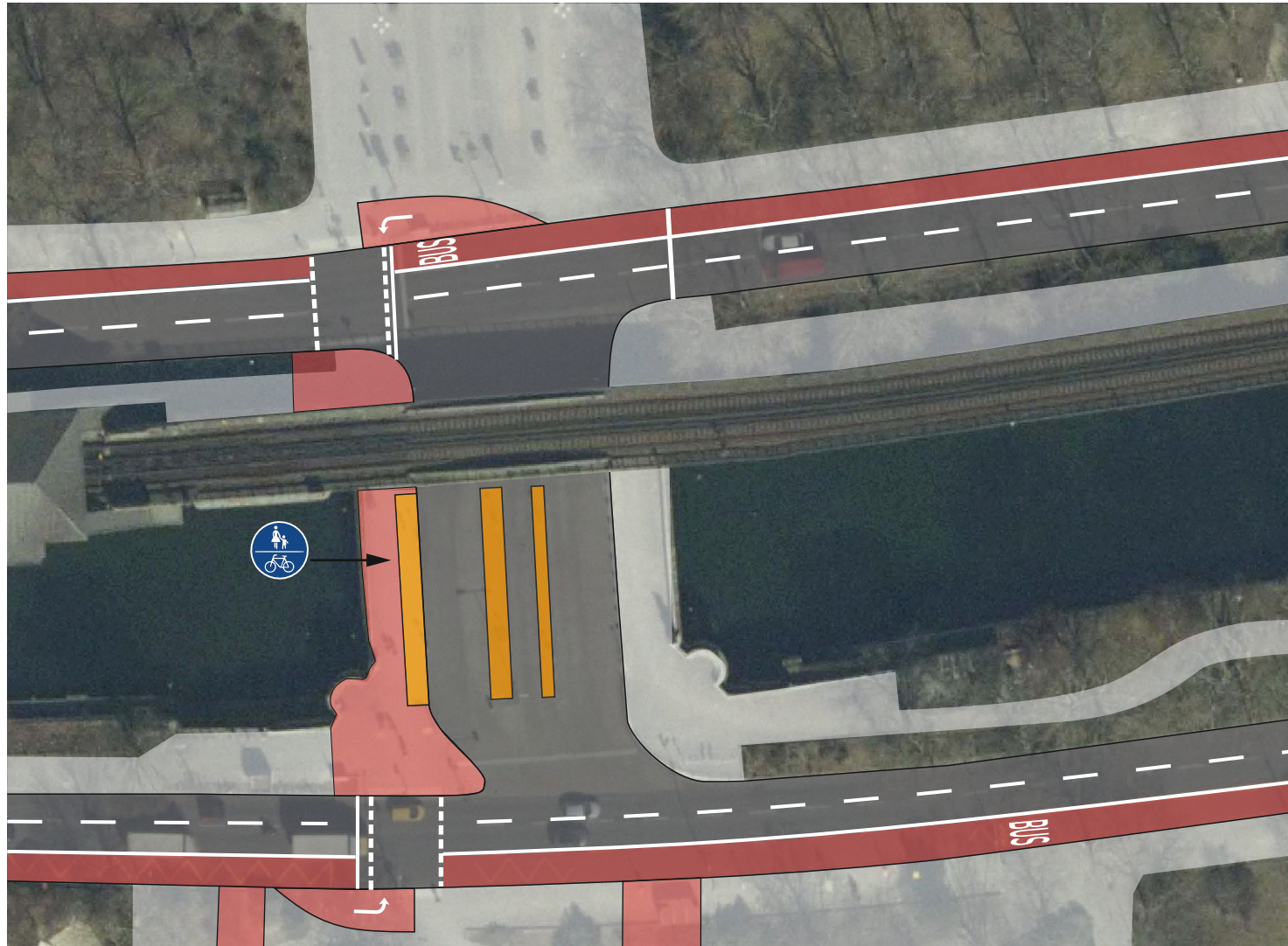


Quellendaten der Grundkarte: Geodaten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

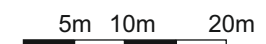
Zust.	Datum	Bearbeiter	Änderung	Geprüft	Datum					
Ortsbezeichnung: Berlin Kreuzberg/Friedrichshain										
Bauteil: Verkehrsuntersuchung Hallesches Tor										
Planinhalt: Querschnitte Stufe 2 - Korridor 3										
Geprüft: Hi/AI			Gezeichnet: 06.11.2019 AI							
<p>Freigegeben: VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH</p> <p>Könnertstraße 31 01067 Dresden Tel. (0351) 48 2 31 00 Fax (0351) 48 2 31 09</p>										
Einverstanden: Leistungphase HOAI										
<table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> </tr> </table>						1	2	3	4	5
1	2	3	4	5						
Vorläufige Zeichnungsnummer:										
Maßstab: 1:100										

Arbeitsstand
19.08.2019

Hallesche-Tor-Brücke, Variante 1, Bestand mit Radfahrstreifen



Maßstab 1:750 (DIN A4)



Quelle Luftbild: DOP 20,
FIS-Broker

Hallesche-Tor-Brücke, Variante 2



Maßstab 1:750 (DIN A4)



Quelle Luftbild: DOP 20,
FIS-Broker

Hallesche-Tor-Brücke, Variante 3a



Maßstab 1:750 (DIN A4)

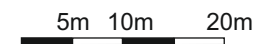


Quelle Luftbild: DOP 20,
FIS-Broker

Hallesche-Tor-Brücke, Variante 3b



Maßstab 1:750 (DIN A4)



Quelle Luftbild: DOP 20,
FIS-Broker

Hallesche-Tor-Brücke, Variante 4



Maßstab 1:750 (DIN A4)

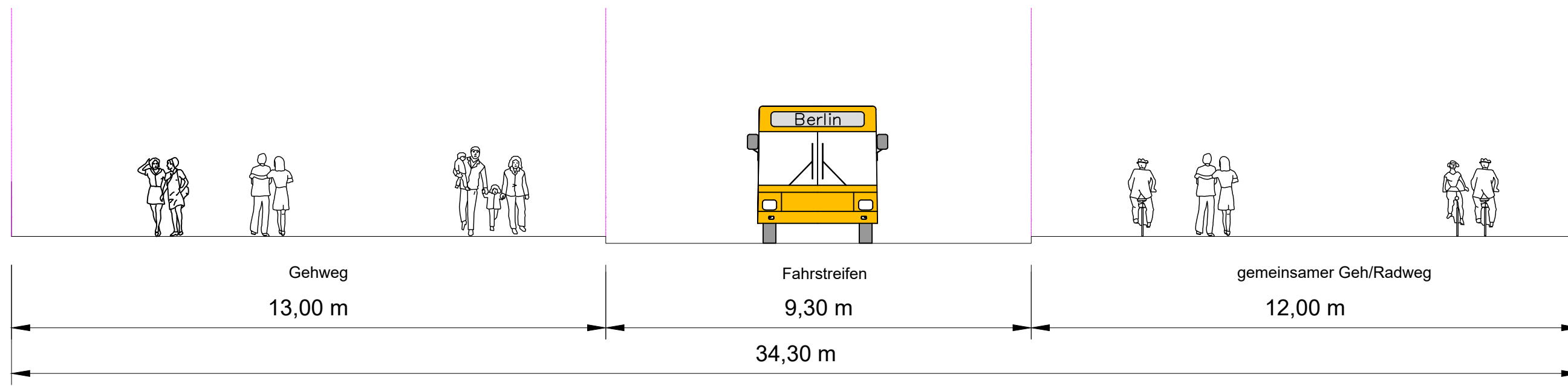
5m 10m 20m

Quelle Luftbild: DOP 20,
FIS-Broker

West

Ost

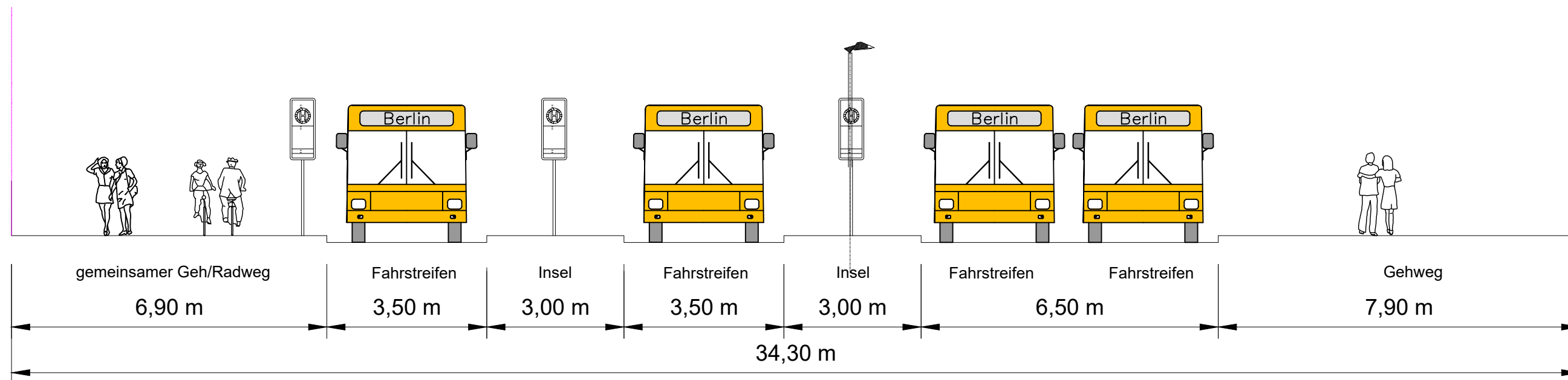
Variante 2a



West

Ost

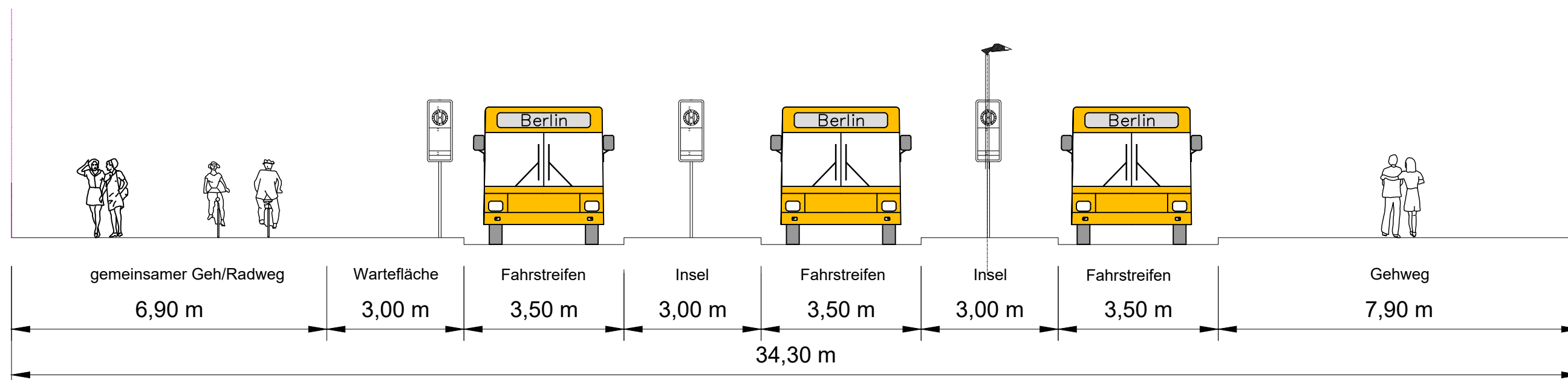
Variante 3a



West

Ost

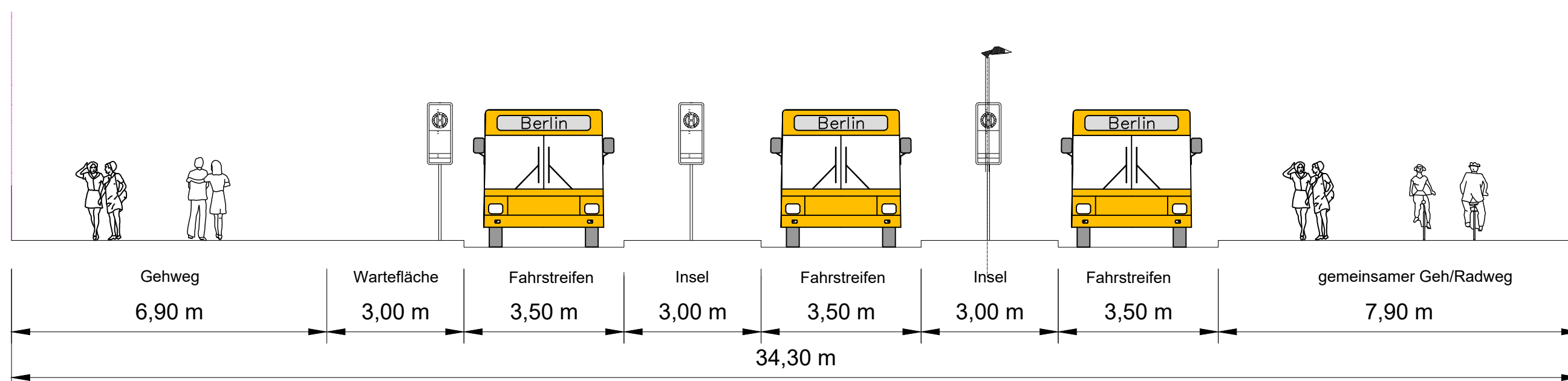
Variante 3b



West

Ost

Variante 4



Plangröße 0,35m² H=594 B=593

S:\PROJEKTE\B1_1-VERKEHRSPLANUNG\B1_178500_VU_Hallesches Tor\Planung\CAD\Querschnitte_Hallesches Tor.dwg

Quellendaten der Grundkarte: Geodaten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

Zust.	Datum	Bearbeiter	Änderung	Geprüft	Datum										
Ortsbezeichnung: Berlin Kreuzberg/Friedrichshain															
Bauteil: Verkehrsuntersuchung Hallesches Tor															
Planinhalt: Querschnitte Stufe 2 - Korridor 3															
Geprüft:			Bearbeitet: 06.11.2019 Hi/AI												
Freigegeben:			Gezeichnet: 06.11.2019 AI												
Einverstanden:															
Betriebsleiter:			Könnertstraße 31 01067 Dresden Tel. (0351) 48 2 31 00 Fax (0351) 48 2 31 09												
Vorläufige Zeichnungsnummer:															
Maßstab: 1:100															
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Ortskz</th> <th>Plan</th> <th>Zahl-Nr.</th> <th>Blatt</th> <th>Zustand</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>						Ortskz	Plan	Zahl-Nr.	Blatt	Zustand					
Ortskz	Plan	Zahl-Nr.	Blatt	Zustand											

Arbeitsstand
19.08.2019

Bereich	Kriterium	Kurzbeschreibung / Untersuchungsgegenstand	Bewertung				
			-2	-1	0	1	2
Fußgänger und Radfahrer (ohne ÖPNV-Nutzer!)	Nutzbare Breite auf den Furten zum Queren der Uferstraße und nutzbare Breite auf der Brücke	bewertet wird die Gesamtbreite der Furt(en) in Kombination mit ihrer räumlichen Lage sowie die nutzbare Breite für Fußgänger und Radfahrer auf der Tor-Brücke	deutlich geringere Furt als im Bestand	geringere Furt als im Bestand	wie Bestand (eine Furt mit Bestandsbreite und Brücke nur in Randbereichen nutzbar)	Randbereiche der Brücke nutzbar; mehrere Furten oder eine deutlich vergrößerte Furt	volle Brückenbreite nutzbar; Furtbreite wie Brückenbreite
	Konflikte Fußgänger – Radfahrer	abhängig von der Art der Führung (räumlich getrennte oder gemeinsame Wege) und der zur Verfügung stehenden Breite (Minimum aus Breite auf der Brücke und Breite zum Queren der Uferstraßen)	Breite deutlich geringer als im Bestand	Breite geringer als im Bestand	wie Bestand (Bestandsbreite mit gemeinsamer Führung auf einer Furt)	gemeinsame Führung bei deutlich erhöhter Breite	gemeinsame Führung bei voller Brückenbreite oder räumlich getrennte Führung
	Konflikte Fußgänger – Radfahrer – Umsteiger	dieses Kriterium wird im Bereich ÖPNV beim Kriterium "Konflikte Fahrgäste / Querende" untersucht					
ÖPNV (bewertet wird nur der Busverkehr, da sich im Betrieb der U-Bahnen nichts ändert)	Flexibilität in der Bedienung	eine hohe Anzahl an Bushaltestellen/Halteplätzen für Pausen erhöht die Flexibilität des Busbetriebes	Anzahl verringert sich stark	Anzahl verringert sich leicht	keine relevante Änderung zum Bestand	Anzahl erhöht sich leicht	Anzahl erhöht sich stark
	Anfahrbarkeit/Befahrbarkeit der Haltestellen; Behinderungen der Busse untereinander	Liegen die Haltestellen parallel, sind sie besser bedienbar, als wenn sie hintereinander liegen. Behinderungen der Busse untereinander im Haltestellenbereich werden damit vermieden.	Anfahrbarkeit deutlich geringer als im Bestand	Anfahrbarkeit geringer als im Bestand	keine relevante Änderung zum Bestand (M41 am Fahrbahnrand, 248 parallel)	Anfahrbarkeit besser als im Bestand	Anfahrbarkeit deutlich besser als im Bestand
	Betriebsleistung	zurückzulegende Wegstrecke bzw. Fahrzeit	verlängert sich für mehr als eine Linie	verlängert sich für eine Linie	keine relevante Änderung zum Bestand	verkürzt sich für eine Linie	verkürzt sich für zwei Linien
	Umsteigeweg und -zeit (bewertet wird nur der Umstieg von der U1/U3 auf den Bus)	Wegstrecke und Zeit zwischen den Haltestellen (Zeitbedarf abhängig von der Wegstrecke und von möglichen Wartezeiten an Furten)	verlängert sich stark	verlängert sich leicht	keine relevante Änderung zum Bestand	verkürzt sich leicht	verkürzt sich stark
	Konflikte Fahrgäste / Querende (Querende sind Fußgänger und Radfahrer, die keinen Bezug zur Haltestelle der U1/U3 haben)	Wenn Umsteiger sich quer zur Bewegungsrichtung der die Tor-Brücke-Querenden bewegen (müssen) und/oder für Wartende an den Haltestellen nur wenig Platz zum Aufstellen vorhanden ist (oder dieser Platz in Bewegungsrichtung der Querenden liegt), wird dies negativ bewertet	deutlich mehr Konflikte als im Bestand	mehr Konflikte als im Bestand	keine relevanten Änderungen zum Bestand (Umsteiger queren Bewegungsrichtung, kleine Warteplätze)	weniger Konflikte als im Bestand zu erwarten	sehr selten und damit deutlich weniger Konflikte als im Bestand zu erwarten
	Schienerersatzverkehr	Der SEV ist kein Regelbetrieb, jedoch befinden sich an dieser Stelle sehr günstige Voraussetzungen, einen SEV beginnen oder enden zu lassen. Bewertet wird ein Mischkriterium aus Flexibilität (SEV benötigt zwei Haltestellen mehr als Regelbetrieb), Betriebsleistung (im Bestand Wendefahrten möglich) und dem Umsteigevorgang (Weg/Zeit).	In Summe ergibt sich bei den genannten Punkten ein deutliche Verschlechterung	In Summe ergibt sich bei den genannten Punkten eine leichte Verschlechterung	keine relevanten Änderungen zum Bestand	In Summe ergibt sich bei den genannten Punkten eine leichte Verbesserung	In Summe ergibt sich bei den genannten Punkten eine starke Verbesserung
weitere Auswirkungen (nicht genau einem Verkehrsträger zuzuordnen)	Leistungsfähigkeit an der Tor-Brücke	Im Bestand können Fußgänger/Radfahrer und Busse gleichzeitig die Uferstraßen queren, um die Tor-Brücke zu erreichen/verlassen. Ist dies nicht mehr möglich (Furt auch im Osten der Brücke), so muss eine Umverteilung der Freigabezeiten erfolgen. Dies kann theoretisch zu Lasten jedes Verkehrsträgers gehen (Querende, Bus, Kfz auf den Uferstraßen). Welcher Verkehrsträger letztendlich betroffen ist, ist für die Bewertung unerheblich.	Leistungsfähigkeit sinkt tendenziell stark ab	Leistungsfähigkeit sinkt tendenziell leicht ab	keine Änderung zum Bestand (Bus fährt zeitlich mit Querenden bzw. Bus muss nicht über Brücke)	Leistungsfähigkeit steigt tendenziell leicht an	Leistungsfähigkeit steigt tendenziell stark an
	Bedingungen im Längsverkehr auf den Uferstraßen	Bewertet werden die Bedingungen für den Verkehr, welcher die Tor-Brücke in Längsrichtung passiert. Durch haltende Busse auf dem rechten Fahrstreifen kann es hier zu Einschränkungen in der Befahrbarkeit kommen. Dies gilt vor allem dann, wenn dieser Fahrstreifen zukünftig als Radfahrstreifen genutzt werden soll.	starke Verschlechterung für den Längsverkehr	leichte Verschlechterung für den Längsverkehr	keine Änderung zum Bestand (eine Buslinie führt den Fahrgastwechsel am rechten Fahrbahnrand durch)	leichte Verbesserung für den Längsverkehr	starke Verbesserung für den Längsverkehr
	Leistungsfähigkeit an benachbarten Knotenpunkten	Wenn die Busse der Linie 248 (und verkürzte Linienführung M41) nicht über die Torbrücke fahren, müssen sie eine Umfahrung über die Knotenpunkte des Mehringdamms mit den Uferstraßen nehmen. Dort müssen sie links abbiegen, werden vermutlich bevorrechtigt behandelt und greifen somit in das Signalprogramm ein. Es sind längere Wartezeiten für die übrigen Verkehrsteilnehmer auf Richtungen zu erwarten, über die der Bus nicht fährt.	Leistungsfähigkeit sinkt tendenziell stark ab	Leistungsfähigkeit sinkt tendenziell leicht ab	keine relevanten Änderungen zum Bestand	Leistungsfähigkeit steigt tendenziell leicht an	Leistungsfähigkeit steigt tendenziell stark an
Städtebau	Städtebauliche Öffnung des historischen Südeingangs der Friedrichstadt	Visuelle Öffnung der Brücke: Qualität der Verbindungen in Richtung Blücher- und Mehrlingplatz; Abbau der verkehrsfunktionalen Dominanz	starke Verschlechterung	leichte Verschlechterung	keine relevanten Änderungen (Bus befährt Tor-Brücke und hält auf ihr)	leichte Verbesserung	starke Verbesserung
	Aufenthaltsqualität	Erweiterung der Aufenthaltsbereiche für Fußgänger; Wahrnehmung der Brücke des Landwehrkanals als Stadtraum; Erlebbarkeit der Tor-Brücke	starke Verschlechterung	leichte Verschlechterung	keine relevanten Änderungen zum Bestand	leichte Verbesserung	deutliche Verbesserung
	Verknüpfung mit den Uferbereichen des Landwehrkanals	Linienfahrten des ÖPNV und die Uferstraßen trennen die östlichen und westlichen Uferbereiche voneinander und vom Blücherplatz ab. Neben der Anzahl der Busfahrten erfolgt die Trennung durch den Halt der Fahrzeuge sowie die Ausgestaltung der Bereiche. Fahren Busse über die Tor-Brücke, sind die Furten über die Brücke (jeweils parallel zu den Uferstraßen) baulich anders zu gestalten und teilweise technisch zu sichern.	deutliche Verschlechterung der Verknüpfungen / Aufbau von Barrieren	leichte Verschlechterung der Verknüpfungen / Aufbau von Barrieren	keine relevanten Änderungen zum Bestand	leichte Verbesserung der Verknüpfungen / Abbau von Barrieren	deutliche Verbesserung der Verknüpfungen / Abbau von Barrieren

Bereich	Kriterium	Variante 1 (Bestand)		Variante 2a		Variante 2b		Variante 3a		Variante 3b		Variante 4	
		Beschreibung	Bewertung	Beschreibung	Bewertung	Beschreibung	Bewertung	Beschreibung	Bewertung	Beschreibung	Bewertung	Beschreibung	Bewertung
Allgemeine Beschreibung (ohne Bewertung)	Anzahl Bussteige auf der Brücke	3	ohne	0	ohne	0	ohne	3	ohne	3	ohne	3	ohne
	Anzahl Durchfahrtstrecken Bus	2	ohne	1	ohne	0	ohne	1	ohne	0	ohne	0	ohne
	Breiten für Fußgänger und Radfahrer	14,35 m	ohne	ca. 20 m	ohne	ca. 34 m	ohne	ca. 15 m	ohne	ca. 18 m	ohne	ca. 18 m	ohne
Fußgänger und Radfahrer	Nutzbare Breite der Torbrücke; Furtbreite zum Queren der Uferstraßen	nur Randbereiche nutzbar; eine schmale Furt	0	deutlich erweiterte Randbereiche nutzbar (volle Brückenbreite durch Busdurchfahrten eingeschränkt); deutlich breitere Furt	1	Volle Brückenbreite; Furt ebenfalls in Brückenbreite	2	nur Randbereiche nutzbar; eine schmale Furt	0	nur Randbereiche nutzbar, Westseite erweitert; eine schmale Furt	0	nur Randbereiche nutzbar, Westseite erweitert; zwei Furten	1
	Konflikte Fußgänger – Radfahrer	Fußgänger und Radfahrer teilen sich einen Raum	0	starker Rückgang der Konflikte im Bereich der Brücke, leichte Erhöhung im Bereich der Uferstraßen	1	starker Rückgang der Konflikte im Bereich der Brücke, leichte Erhöhung im Bereich der Uferstraßen	1	keine Änderung	0	leichter Rückgang der Konflikte, da der Hauptweg deutlich breiter wird	1	starker Rückgang der Konflikte durch weitgehend räumlich getrennte Führung	2
	Mittelwert Fußgänger und Radfahrer		0,000		1,000		1,500		0,000		0,500		1,500
ÖPNV	Flexibilität in der Bedienung	Durchfahrt-strecken	0	sinkt stark ab	-2	sinkt stark ab	-2	keine Änderung	0	sinkt leicht ab	-1	sinkt leicht ab	-1
	Anfahrbarkeit der Haltestellen	parallel	0	Haltestellen in Randlage hintereinander	-1	Haltestellen in Randlage hintereinander	-1	keine Änderung	0	keine Änderung	0	keine Änderung	0
	Betriebsleistung der Linien	kurze Linienführung über die Brücke	0	steigt für Linie M41 an (Halteplatz für verkürzte Fahrten westlich der Tor-Brücke)	-1	steigt für Linien 248 und M41 an	-2	keine Änderung	0	keine Änderung	0	keine Änderung	0
	Umsteigewege und -zeit	nur Wege über die Brücke	0	verlängert sich stark, da weitere Wege und Querung Uferstraße	-2	verlängert sich stark, da weitere Wege und Querung Uferstraße	-2	keine Änderung	0	keine Änderung	0	keine Änderung	0
	Konflikte Fahrgäste / Querende	Querende kreuzen Fahrgäste	0	sehr selten zu erwarten	2	sehr selten zu erwarten	2	keine Änderung	0	weniger zu erwarten	1	sehr selten zu erwarten	2
	Schienerersatzverkehr	verschiedene Haltestellenanordnungen und Linienwege möglich	0	nur mit mehreren Haltestellen in Randlage und deutlich verschlechterten Umsteigebeziehungen möglich	-1	nur mit deutlich erhöhter Betriebsleistung, mehreren Haltestellen in Randlage und deutlich verschlechterten Umsteigebeziehungen möglich	-2	keine Änderung	0	keine Änderung	0	keine Änderung	0
	Mittelwert ÖPNV		0,00		-0,83		-1,17		0,00		0,00		0,17
Weitere Auswirkungen	Leistungsfähigkeit an der Tor-Brücke	Busse und Querende zeitgleich	0	keine Änderung	0	keine Änderung	0	keine Änderung	0	keine Änderung	0	tendenziell geringer	-1
	Bedingungen im Längsverkehr auf den Uferstraßen	M 41 hält in der regulären Linienfahrt am Fahrbahnrand	0	alle Buslinien halten am rechten Fahrbahnrand (besonders negativ für den Radverkehr)	-2	alle Buslinien halten am rechten Fahrbahnrand (besonders negativ für den Radverkehr)	-2	keine Änderung	0	keine Änderung	0	keine Änderung	0
	Leistungsfähigkeit an benachbarten Knotenpunkten	Linienweg 248 und verkürzter M41 nicht über Mehningdamm	0	keine Änderung	0	tendenziell geringer	-1	keine Änderung	0	keine Änderung	0	keine Änderung	0
	Mittelwert weitere Auswirkungen		0,000		-0,667		-1,000		0,000		0,000		-0,333
Städtebau	Städtebauliche Öffnung des historischen Südeingangs der Friedrichstadt	Öffnung nicht gegeben, da der Bus während der Fahrgastwechsel in Erscheinung tritt	0	leichte Verbesserung, da der Bus nur noch in der Durchfahrt in Erscheinung tritt	1	starke Verbesserung, da der Bus die Brücke nicht mehr befährt	2	keine Änderung (Bus befährt Tor-Brücke und hält auf ihr)	0	leichte Verbesserung durch Verringerung der Busspuren	1	leichte Verbesserung durch Verringerung der Busspuren	1
	Aufenthaltsqualität	Stadtraum sehr stark durch verkehrsfunktionale Dominanz geprägt (ÖPNV)	0	leichte Verbesserung, da Infrastrukturen der Haltestellen entfallen	1	starke Verbesserung, da Infrastrukturen der Haltestellen und der Durchfahrt entfallen	2	keine Änderung	0	leichte Verbesserung durch breitere Wege	1	leichte Verbesserung durch breitere Wege und zweite Querung	1
	Verknüpfung mit Uferbereichen des Landwehrkanals (quer und längs)	Verknüpfungen kaum gegeben (weder quer noch längs)	0	leichte Verbesserung, aber durch Busdurchfahrt weiterhin eingeschränkt	1	starke Verbesserung quer und längs	2	keine Änderung	0	keine Änderung	0	leichte Verbesserung durch zweite Querung über Uferstraßen	1
	Mittelwert Städtebau		0,000		1,000		2,000		0,000		0,667		1,000
ungewichtete Summe aller Bereiche			0,000		0,500		1,333		0,000		1,167		2,333

Bewertungskala: -2: starke Verschlechterung -1: leichte Verschlechterung 0: keine Änderung +1: leichte Verbesserung +2: starke Verbesserung