

**VERKEHR | ERSCHLIESSUNG | IMMISSION - Für eine klimagerechte Infrastruktur von Morgen**

# Verkehrstechnische Untersuchung

zum Bebauungsplan 3-89 »Elisabeth-Aue Teilprojekt 1« im Bezirk Pankow von Berlin, OT Blankenfelde



Berlin | 17. Februar 2026



## IMPRESSUM

Titel..... **Verkehrstechnische Untersuchung**  
zum Bebauungsplan 3-89 »Elisabeth-Aue Teilprojekt 1« im Bezirk Pankow  
von Berlin, OT Blankenfelde

Auftraggeber..... **Entwicklungsgesellschaft Elisabeth-Aue GmbH**  
Wilhelmsruher Damm 142  
13439 Berlin

Bearbeitung..... **HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH**  
Freiheit 6  
13597 Berlin  
[www.hoffmann-leichter.de](http://www.hoffmann-leichter.de)

Projektteam..... Dipl.-Ing. Markus Liebig (Projektleiter)  
Alexander Trube, B. Eng.

Ort | Datum..... Berlin | 17. Februar 2026



zertifiziert durch  
TÜV Rheinland  
Certipedia-ID  
0000021410  
[www.certipedia.de](http://www.certipedia.de)



## ABSTRACT

Das Teilprojekt 1 der Elisabeth-Aue mit insgesamt rund 870 Wohneinheiten (WE) und einer Integrierten Sekundarschule (ISS) bildet den Auftakt zur Entwicklung des neuen Stadtquartiers. Es umfasst u. a. die Baufelder WA 1 bis WA 3, wobei im ersten Bauabschnitt (Planfall 1) zunächst rund 680 WE auf den Teilflächen WA 1 und WA 2 realisiert werden. Der Planfall 2 berücksichtigt ergänzend die Bebauung des Baufelds WA 3 mit weiteren rund 190 WE. Die Bebauung des WA 3 setzt voraus, dass die derzeit auf diesem Baufeld vorgesehenen Stellplatzflächen für die Baufelder WA 1 und WA 2 durch baulich integrierte Stellplatzlösungen (z. B. Parkhaus oder Quartiersgaragenkonzepte im Rahmen der Gesamtentwicklung) innerhalb des WA 3 ersetzt werden. Der Planfall 2 stellt damit eine perspektivische Betrachtung dar, welche von einer maximalen Ausnutzung der nach Bebauungsplan zulässigen Bebauung ausgeht und deren Realisierung an die Umsetzung entsprechender Stellplatzlösungen im WA 3 gekoppelt ist.

Ziel der verkehrstechnischen Untersuchung ist es, die äußere und innere Erschließung sowie die Auswirkungen auf das umliegende Verkehrsnetz zu prüfen und sicherzustellen, dass die geplanten Nutzungen verkehrlich verträglich umgesetzt werden können.

### Bestandssituation

Im Umfeld des Plangebiets bestehen grundsätzlich gute Voraussetzungen für den Umweltverbund. Die ÖPNV-Erschließung ist hochwertig, einzelne Defizite ergeben sich jedoch bei Fuß- und Radwegen, die teilweise lückenhaft oder zu schmal dimensioniert sind.

Für den motorisierten Individualverkehr wurde in Abstimmung mit der SenMVKU die Verkehrszählung aus März 2025 als maßgebend festgelegt. Damit wird ein konservativer Ansatz gewählt, der sich bewusst an einem Worst-Case orientiert. Unter diesen Bedingungen zeigt sich, dass bereits im Bestand am Knotenpunkt 1 (B 96a / Rosenthaler Weg) deutliche Überlastungen, insbesondere der Spitzenstunde am Nachmittag, auftreten. Insgesamt ist die Leistungsfähigkeit im Bestand am Vormittag noch überwiegend gegeben, während am Nachmittag sämtliche Zufahrten die Qualitätsstufe E erreichen. Die Kapazitäten sind hier ausgeschöpft, eine spürbare Entlastung durch die verkehrsabhängige Steuerung ist nicht mehr möglich. Die übrigen Knotenpunkte bleiben hingegen auch unter diesen Annahmen grundsätzlich leistungsfähig.

## Zusätzliches Verkehrsaufkommen

Das Vorhaben erzeugt je nach Planfall zwischen rund 1.450 und 1.840 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Tag. In der Spitzenstunde am Vormittag entstehen etwa 195 bzw. 225 Kfz-Fahrten, am Nachmittag rund 110 bzw. 140 Kfz-Fahrten. Damit erhöht sich das Verkehrsaufkommen an den maßgebenden Knotenpunkten um rund 5 % vormittags und 3 % nachmittags. Maßgebend für die Belastung am Vormittag ist in beiden Planfällen die ISS, welche insbesondere am Morgen zusätzlichen Hol- und Bringverkehr auslöst.

## Leistungsfähigkeit

Die Untersuchung zeigt, dass sich ohne Maßnahmen insbesondere am Knotenpunkt 1 die bereits bestehenden Defizite weiter verschärfen würden. Schon in der Vormittagsspitze reichen die Kapazitätsreserven nicht mehr aus, sodass lange Wartezeiten und instabile Verkehrsabläufe zu erwarten sind. Am Nachmittag wäre die Situation ohne Anpassungen noch kritischer, weshalb auf eine Fortschreibung unter diesen Bedingungen verzichtet wurde. Mit einem angepassten Signalisierungskonzept, welches die südliche Zufahrt der B 96a optimiert und die maßgebenden Verkehrsbeziehungen parallel freigibt, kann die Situation nachhaltig verbessert werden. In beiden Spitzenstunden (Planfall 1) stellt sich am Knotenpunkt 1 wieder ein stabiler Verkehrsablauf ein.

In Planfall 2 ergeben sich infolge der zusätzlichen Wohnnutzung auf WA 3 zwar geringfügig erhöhte Belastungen an den Knotenpunkten 1 und 2, diese sind im Verhältnis zum Gesamtverkehrsgeschehen aber nahezu nicht spürbar, insbesondere im Vergleich zu Planfall 1. Die Gesamtleistungsfähigkeit wird nicht weitergehend beeinflusst. An den Knotenpunkten 3 bis 5 bleibt die Verkehrsqualität ferner in beiden Planfällen gut. Damit ist die verkehrliche Erschließung (MIV) im betrachteten Netz weiterhin gewährleistet.

## Erschließungskonzept

Das Erschließungskonzept folgt dem Vorrang des Umweltverbunds und stellt sichere, direkte und barrierefreie Wegebeziehungen sicher. Bewohnerverkehr wird über die zentrale Stellplatzanlage auf WA 3 abgewickelt (Planfall 1), Besucher- und Lieferverkehr über die Planstraße A, während der Hol- und Bringverkehr der Schule straßenbegleitend am Rosenthaler Weg erfolgt. Für den Radverkehr sind neue Verbindungen einschließlich einer Fahrradstraße vorgesehen. Ergänzend sichern abgestimmte Wendemöglichkeiten eine geordnete Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs. Flankierend werden entlang der »Planstraße A« Car- und Bikesharing-Angebote eingerichtet, welche die geringe Pkw-Stellplatzzahl absichern und die Mobilitätsoptionen der Bewohner:innen erweitern. Für den ersten Bauabschnitt mit rund 500 WE wird der Stellplatzbedarf ferner nicht über eine feste planerische Vorgabe bestimmt, sondern aus Annahmen zum Pkw-Besitz und zum nächtlichen Parkverhalten der künftigen Bewohner:innen

hergeleitet. Auf dieser Grundlage ergibt sich im maßgebenden Szenario rechnerisch ein Stellplatzschlüssel von 0,53 SP/WE, aus dem für die weitere Planung ein Zielwert von 0,5 SP/WE abgeleitet wird. Zusätzliche Wohneinheiten für die Unterbringung Geflüchteter bleiben bei der Bemessung unberücksichtigt, da für diese Nutzungsgruppe keine relevante Stellplatznachfrage zu erwarten ist. Ergänzend sind insgesamt etwa 1.350 Fahrradstellplätze (Planfall 1) für die Wohnnutzungen und mindestens 208 Fahrradstellplätze für die Schulnutzung vorzusehen, die in Form sicherer Abstellanlagen im privaten und öffentlichen Raum bereitgestellt werden.

### **Fazit**

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die verkehrliche Erschließung des Teilprojekts 1 in beiden Planfällen gesichert ist. Während die Situation am Knotenpunkt 1 ohne Maßnahmen defizitär wäre, stellt das angepasste Signalisierungskonzept die notwendige Leistungsfähigkeit und Stabilität in beiden Spitzenstunden sicher. In Planfall 2 führt die zusätzliche Bebauung von WA 3 lediglich zu einer geringfügigen Erhöhung der Verkehrsbelastungen im umliegenden Straßennetz. Die beobachteten Verlagerungseffekte am Knotenpunkt 2 bleiben in einem vertretbaren Rahmen und lassen sich durch betriebliche Feinsteuerungen weiter abmildern. Das Konzept trägt dazu bei, alle Verkehrsarten angemessen zu berücksichtigen und insbesondere die Schulwegsicherheit zu gewährleisten. Durch die Zweckbindung der Stellplatzanlage (Zufahrtsbeschränkung), die klare Trennung der Verkehrsarten und die Aufwertung des Umweltverbunds entsteht ein robustes und zukunftsfähiges Erschließungssystem. Perspektivisch eröffnet die Gesamtentwicklung des Quartiers mit der geplanten Verlängerung der Straßenbahn zusätzliche Möglichkeiten, den Pkw-Anteil weiter zu senken. Damit bildet das Teilprojekt 1 einen tragfähigen Auftakt für die Gesamtentwicklung der Elisabeth-Aue und zeigt zugleich, wie städtebauliche Entwicklung und nachhaltige Mobilität in Einklang gebracht werden können.

# INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabenstellung .....	1
2.1	Einordnung Gebietsentwicklung im Umfeld.....	3
2.2	Städtebauliche Grundlagen - Bebauungsplan 3-89.....	4
2.3	SrV 2023 - Mobilität in Städten.....	5
2.4	Rechtliche und planerische Grundlagen.....	6
2.5	Datengrundlagen .....	6
3	Bestandsanalyse.....	8
3.1	Lage und Umfeld.....	8
3.2	Verkehrsinfrastruktur des Umweltverbunds.....	9
3.2.1	Erschließung für den Fuß- und Radverkehr.....	9
3.2.2	Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr.....	13
3.3	Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV).....	16
3.3.1	Erschließung durch den motorisierten Individualverkehr .....	16
3.3.2	Durchschnittlicher (werk-)tägliches Verkehr.....	18
3.3.3	Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden .....	21
3.3.4	Öffentliches Parkraumangebot für den Kfz-Verkehr.....	24
3.4	Zusammenfassung der Defizite im Bestand.....	24
4	Zukünftige Verkehrssituation.....	26
4.1	Geplante Nutzungen im Plangebiet .....	26
4.2	Erschließung des Plangebiets.....	27
4.3	Vorgehensweise zur Ermittlung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens.....	28
4.4	Verkehrsmittelwahl.....	29
4.5	Verkehrsaufkommensermittlung .....	31
4.5.1	Verkehrsaufkommensermittlung - Planfall 1 .....	31
4.5.2	Verkehrsaufkommensermittlung - Planfall 2 .....	33
4.6	Tageszeitliche und räumliche Verteilung.....	34
4.6.1	Tageszeitliche Verteilung.....	34
4.6.2	Räumliche Verteilung.....	36
4.7	Ergebnis der Verkehrsaufkommensermittlung .....	40
4.7.1	Planfall 1.....	40
4.7.2	Planfall 2.....	41
4.8	Zukünftiges Gesamtverkehrsaufkommen.....	43
4.8.1	Planfall 1.....	43
4.8.2	Planfall 2.....	44
5	Leistungsfähigkeitsuntersuchung.....	46
5.1	Grundsätze und Voraussetzungen des HBS-Verfahrens.....	46

5.2	Verkehrssimulation.....	47
5.2.1	Kenngrößen für die Bewertung nach dem HBS-Verfahren für die Verkehrssimulation.....	50
5.3	Verkehrstechnische Grundlagen .....	52
5.4	Verkehrsqualität im Bestand (Analyse-Nullfall).....	53
5.4.1	Analyse-Nullfall   Spitzenstunde am Vormittag.....	53
5.4.2	Analyse-Nullfall   Spitzenstunde am Nachmittag.....	56
5.5	Verkehrsqualität im Analyse-Planfall 1.....	58
5.5.1	Analyse-Planfall 1   Spitzenstunde am Vormittag.....	58
5.5.2	Analyse-Planfall 1   Spitzenstunde am Nachmittag.....	60
5.6	Prüfung mit angepasstem Signalisierungskonzept am Knotenpunkt 1.....	60
5.6.1	Analyse-Planfall 1   Spitzenstunde.....	
	am Vormittag.....	62
5.6.2	Analyse-Planfall 1   Spitzenstunde am Nachmittag.....	65
5.7	Verkehrsqualität im Analyse-Planfall 2.....	67
5.7.1	Analyse-Planfall 2   Spitzenstunde am Vormittag.....	67
5.7.2	Analyse-Planfall 2   Spitzenstunde am Nachmittag.....	68
5.8	Fazit der Leistungsfähigkeitsuntersuchung.....	70
6	Prüfung des Erschließungskonzepts.....	73
6.1	Umweltverbund .....	73
6.1.1	Fußverkehr.....	73
6.1.2	Radverkehr .....	74
6.1.3	ÖPNV .....	75
6.2	Fließender Verkehr MIV .....	75
6.2.1	Rosenthaler Weg.....	76
6.2.2	Planstraße A.....	77
6.2.3	Verkehrsberuhigter Bereich.....	78
6.2.4	Fahrradstraße.....	78
6.3	Ruhender Verkehr Rad .....	79
6.4	Ruhender Verkehr MIV.....	80
6.4.1	Stellplatzschlüssel.....	80
6.4.2	Stellplatzanlage WA 3.....	82
6.5	Ver- und Entsorgung.....	84
6.6	Rettungsdienste .....	85

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 2-1	Städtebauliche Entwicklungen & Infrastrukturprojekte im Umfeld der »E-Aue« .....	3
Abbildung 2-2	Umfang Bebauungsplan 3-89 »Elisabeth-Aue« Teilprojekt 1 .....	5
Abbildung 3-1	Geplante Nutzungen im Rahmen des Bebauungsplans 3-89 .....	9
Abbildung 3-2	Bestandsanalyse   Fußverkehr mit Querungsstellen .....	10
Abbildung 3-3	Bestandsanalyse   Radverkehr - Führungsformen und Abstellmöglichkeiten .....	11
Abbildung 3-4	Bestandsanalyse   Radverkehr - Netzdefizite und Konfliktpunkte im Umfeld .....	12
Abbildung 3-5	Bestandsanalyse   Radverkehr - Radverkehrsnetz gem. MobG BE .....	13
Abbildung 3-6	Bestandsanalyse   ÖPNV - Liniennetz und Taktung .....	14
Abbildung 3-7	Bestandsanalyse   ÖPNV - Erschließungsradien .....	15
Abbildung 3-8	Bestandsanalyse   ÖPNV - Haltestellenausstattung .....	16
Abbildung 3-9	Bestandsanalyse   Kfz-Verkehr - straßenverkehrsrechtliche Anordnung (Vzul) .....	17
Abbildung 3-10	Bestandsanalyse   Kfz-Verkehr - Standorte Erhebung .....	18
Abbildung 3-11	Bestandsanalyse   Kfz-Verkehr - DTV <sub>w</sub> gemäß Erhebung .....	19
Abbildung 3-12	Bestandsanalyse   Kfz-Verkehr - Vergleich DTV <sub>w</sub> für verschiedene Zeiträume .....	20
Abbildung 3-13	Bestandsanalyse   Kfz-Verkehr - Vergleich DTV <sub>w</sub> Erhebung mit Prognose-Nullfall .....	21
Abbildung 3-14	Bestandsanalyse   Kfz-Verkehr - Spitzenstunde am Vormittag .....	23
Abbildung 3-15	Bestandsanalyse   Kfz-Verkehr - Spitzenstunde am Nachmittag .....	23
Abbildung 3-16	Bestandsanalyse   Kfz-Verkehr - Öffentliches Parkraumangebot .....	24
Abbildung 3-17	Bestandsanalyse   Zusammenfassung Defizite im Bestand .....	25
Abbildung 4-1	Räumliche Verteilung zusätzlicher Verkehr »Wohnen«   prozentual .....	37
Abbildung 4-2	Räumliche Verteilung zusätzlicher Verkehr »Besucher« und »Wirtschaft«   prozentual .....	38
Abbildung 4-3	Räumliche Verteilung zusätzlicher Verkehr »Schule«   prozentual .....	39
Abbildung 4-4	Planfall 1: Spitzenstunde am Vormittag   Zusätzliches Verkehrsaufkommen .....	40
Abbildung 4-5	Planfall 1: Spitzenstunde am Nachmittag   Zusätzliches Verkehrsaufkommen .....	41
Abbildung 4-6	Planfall 2: Spitzenstunde am Vormittag   Zusätzliches Verkehrsaufkommen .....	42
Abbildung 4-7	Planfall 2: Spitzenstunde am Nachmittag   Zusätzliches Verkehrsaufkommen .....	42
Abbildung 4-8	Planfall 1: Spitzenstunde am Vormittag   zukünftiges Gesamtverkehrsaufkommen .....	43
Abbildung 4-9	Planfall 1: Spitzenstunde am Nachmittag   zukünftiges Gesamtverkehrsaufkommen .....	44
Abbildung 4-10	Planfall 2: Spitzenstunde am Vormittag   zukünftiges Gesamtverkehrsaufkommen .....	45
Abbildung 4-11	Planfall 2: Spitzenstunde am Nachmittag   zukünftiges Gesamtverkehrsaufkommen .....	45
Abbildung 5-1	Schematische Darstellung des Simulationsnetzes .....	48
Abbildung 5-2	Darstellung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS (tW,m - mittlere Wartezeit) .....	52
Abbildung 5-3	Erläuterungen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs .....	52
Abbildung 5-4	Analyse-Nullfall   Qualitätsstufen nach HBS - Spitzenstunde am Vormittag .....	54
Abbildung 5-5	Analyse-Nullfall   Qualitätsstufen nach HBS - Spitzenstunde am Nachmittag .....	56
Abbildung 5-6	Analyse-Planfall 1   Qualitätsstufen nach HBS - Spitzenstunde am Vormittag .....	58
Abbildung 5-7	Prinzipiskizze   Neuordnung KP1 - B96a / Rosenthaler Weg .....	61
Abbildung 5-8	Exemplarischer Signalzeitenplan für die angepasste Lichtsignalsteuerung am KP 1 .....	62
Abbildung 5-9	Analyse-Planfall 1   Qualitätsstufen nach HBS - Spitzenstunde am Vormittag (mit angepasster Signalisierung am KP1) .....	63
Abbildung 5-10	Analyse-Planfall 1   Qualitätsstufen nach HBS - Spitzenstunde am Nachmittag .....	65
Abbildung 5-11	Analyse-Planfall 2   Qualitätsstufen nach HBS - Spitzenstunde am Vormittag .....	67
Abbildung 5-12	Analyse-Planfall 2   Qualitätsstufen nach HBS - Spitzenstunde am Nachmittag .....	69

Abbildung 6-1	Querschnitt Rosenthaler Weg mit Erschließung NSQ Elisabeth-Aue .....	76
Abbildung 6-2	Entwurfsplanung »Planstraße A« (Stand: 11.12.2025) .....	77
Abbildung 6-3	Entwurfsplanung »Verkehrsberuhigter Bereich« (Stand: 11.12.2025) .....	78
Abbildung 6-4	Zusammenhang von Modal Split und Stellplatzschlüssel .....	81
Abbildung 6-5	Schematische Draufsicht KP 5 (Rosenthaler Weg / Zufahrt Stellplatzanlage).....	83
Abbildung 6-6	Einsatzbereiche für Linksabbiegestreifen und Aufstellbereiche nach RAS 06, Tabelle 44.....	84

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 4-1	Planfall 1   Aufteilung der zusätzlich erzeugten Gesamtfahrten pro Tag nach Teilfläche .....	33
Tabelle 4-2	Planfall 2   Aufteilung der zusätzlich erzeugten Gesamtfahrten pro Tag nach Teilfläche .....	33
Tabelle 4-3	Planfall 1   Übersicht Quell- und Zielverkehr in der maßgebenden Spitzenstunde nach Teilflächen .....	35
Tabelle 4-4	Planfall 2   Übersicht Quell- und Zielverkehr in der maßgebenden Spitzenstunde nach Teilflächen .....	36
Tabelle 5-1	Analyse-Nullfall   Spitzenstunde am Vormittag - Ergebnisse der Verkehrssimulation .....	55
Tabelle 5-2	Analyse-Nullfall   Spitzenstunde am Nachmittag - Ergebnisse der Verkehrssimulation .....	57
Tabelle 5-3	Analyse-Planfall 1   Spitzenstunde am Vormittag - Ergebnisse der Verkehrssimulation .....	59
Tabelle 5-4	Analyse-Planfall 1   Spitzenstunde am Vormittag mit Anpassung - Ergebnisse der Ver- kehrssimulation .....	64
Tabelle 5-5	Analyse-Planfall   Spitzenstunde am Nachmittag mit Anpassung - Ergebnisse der Ver- kehrssimulation .....	66
Tabelle 5-6	Analyse-Planfall 2   Spitzenstunde am Vormittag - Ergebnisse der Verkehrssimulation .....	68
Tabelle 5-7	Analyse-Planfall 2   Spitzenstunde am Nachmittag mit Anpassung - Ergebnisse der Ver- kehrssimulation .....	70

# 1 Aufgabenstellung

Die Entwicklungsgesellschaft Elisabeth-Aue GmbH (EGE) beabsichtigt die Entwicklung der Elisabeth-Aue, einem derzeit größtenteils landwirtschaftlich genutzten ehemaligen Riesefeld im Berliner Bezirk Pankow, Ortsteil Blankenfelde. Auf einer Gesamtfläche von rund 73 ha soll ein Neues Stadtquartier (NSQ) mit etwa 5.000 Wohneinheiten sowie sozialen und gewerblichen Angeboten entstehen. Dabei wird angestrebt, ein ökologisch wie sozial hochwertiges Quartier mit einer nachhaltigen Mobilität zu schaffen.

In einem ersten Schritt wird das Teilprojekt 1 mit einer Größe von ca. 9,3 ha im Südosten der Elisabeth-Aue entwickelt. Der Bebauungsplan 3-89 schafft hierfür die planungsrechtliche Grundlage. Teilprojekt 1 umfasst rund 870 Wohneinheiten (WE) in Blockrandstrukturen (ca. 180 WE für Geflüchtete im Modell „Wohnen statt MUF“ durch die HOWOGE) sowie eine Integrierte Sekundarschule (ISS) mit Sport- und Freiflächen. Ergänzend sind wohnungsnah Grünflächen, ein Quartiersplatz mit Spielbereichen sowie Flächen für den ruhenden Verkehr vorgesehen.

Als erster Bauabschnitt ist zunächst die Entwicklung von insgesamt 680 WE auf den Teilflächen WA 1 und WA 2 im nördlichen Bereich vorgesehen (Planfall 1). Eine Vollentwicklung des Teilprojekt 1 unter Einbeziehung des Baufelds WA 3 stellt den Planfall 2 dar. Die Bebauung des Baufelds WA 3 setzt voraus, dass die dort zunächst zur Sicherstellung der Erschließung von WA 1 und WA 2 vorgesehenen Stellplatzflächen durch baulich integrierte Stellplatzlösungen innerhalb des WA 3 ersetzt werden. Der Planfall 2 ist somit als perspektivische Betrachtung einer maximal möglichen Ausnutzung gemäß Bebauungsplan zu verstehen, deren Realisierung an die Herstellung entsprechender Stellplatzlösungen im WA 3 gekoppelt ist.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans ist somit eine verkehrstechnische Untersuchung (VU) erforderlich. Durch die Lage am Rosenthaler Weg und an der Blankenfelder Straße sowie in fußläufiger Nähe zur Straßenbahndaltestelle der Linie 50 wird eine frühzeitige Umsetzung des Teilprojekts 1 begünstigt.

Ziel der verkehrstechnischen Untersuchung ist es, die innere und äußere Erschließung des Teilprojekts 1 umfassend zu prüfen und nachzuweisen, dass die geplanten Nutzungen verkehrlich verträglich umgesetzt werden können. Die Untersuchung orientiert sich an den folgenden Arbeitsschwerpunkten:

- **Bestandsanalyse** des Untersuchungsraums mit Darstellung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur für den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV sowie motorisierten Individualverkehr (MIV) einschließlich der Parkraumsituation.
- **Aufkommensermittlung** des zusätzlichen Verkehrs durch die zusätzlichen Wohneinheiten und die ISS unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzergruppen und tageszeitlichen Spitzen.
- **Leistungsfähigkeitsuntersuchung** zur Sicherstellung einer angemessenen Verkehrsqualität und Ableitung von Maßnahmen zur Optimierung sowie **Einfluss auf den übergeordneten Verkehrsablauf** durch den zusätzlichen Verkehr.
- **Innere Erschließung** mit Fokus auf die Planstraße A samt Quartiersplatz, den verkehrsberuhigten Bereich, sichere Fuß- und Radwegeverbindungen (insbesondere Schulwege), der Organisation des ruhenden Verkehrs sowie Abwicklung besonderer Verkehre wie Hol- und Bringverkehr oder Rettungsfahrten.
- **Äußere Erschließung** über den Rosenthaler Weg und die Blankenfelder Straße, einschließlich Entwicklung von zukünftigen Straßenräumen.

Die Ergebnisse der Untersuchung fließen in das laufende Bebauungsplanverfahren für das Teilprojekt 1 ein und bilden zugleich eine Grundlage für die weitere Gesamtentwicklung der Elisabeth-Aue.

## 2 Grundlagenermittlung

Für die verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 3-89 werden zunächst die wesentlichen städtebaulichen, verkehrlichen und rechtlichen Grundlagen zusammengeführt. Sie bilden den methodischen Rahmen für die nachfolgenden Betrachtungen.

### 2.1 Einordnung Gebietsentwicklung im Umfeld

Die Entwicklung des NSQ Elisabeth-Aue ist in eine dynamische Gebietsentwicklung im Ortsteil Französisch-Buchholz eingebettet. Neben der Elisabeth-Aue selbst werden weitere Flächenentwicklungen vorbereitet, darunter das NSQ »Alte Schäferei«, das Gewerbegebiet »Buchholz-Nord« sowie verschiedene Nachverdichtungen in der Ortslage Französisch-Buchholz. Die Abbildung 2-1 zeigt die Lage des NSQ Elisabeth-Aue im nördlichen Stadtgebiet von Berlin sowie die angrenzenden Entwicklungsflächen und potenziellen Infrastrukturmaßnahmen im Umfeld.

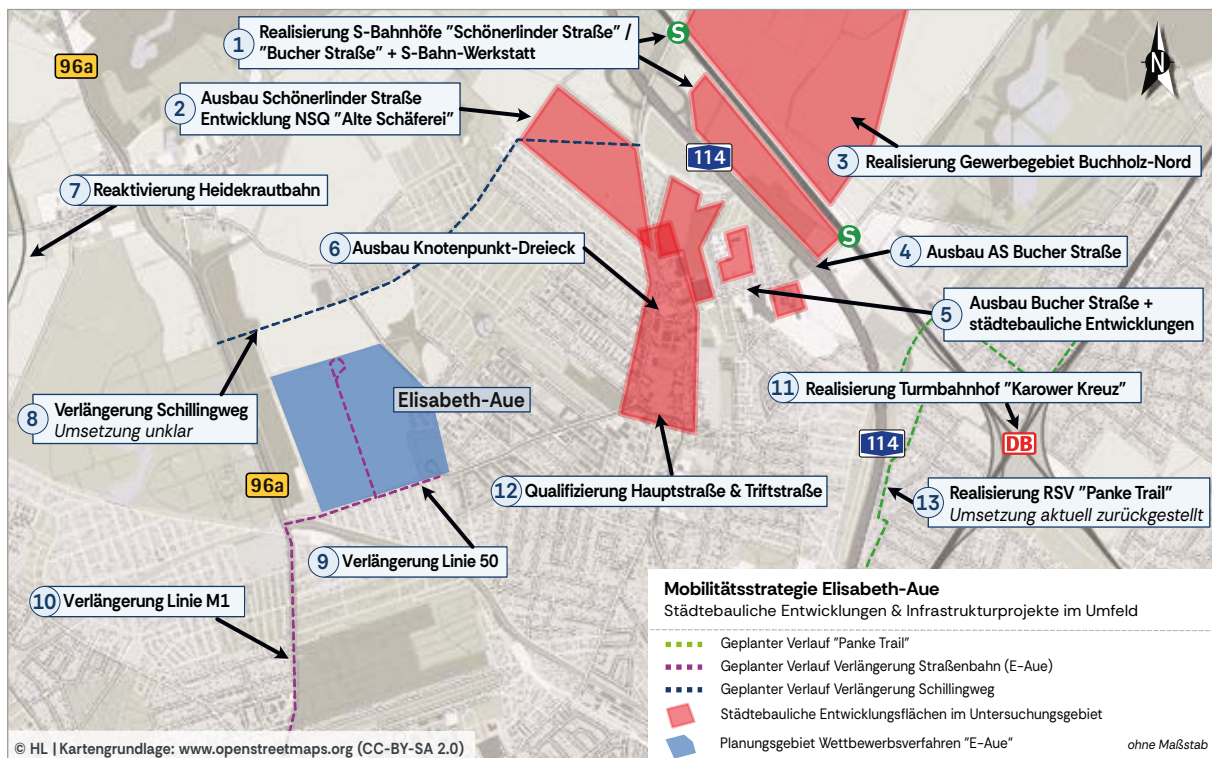


Abbildung 2-1 Städtebauliche Entwicklungen & Infrastrukturprojekte im Umfeld der »E-Aue«

Parallel dazu bestehen Überlegungen und Planungen zu übergeordneten Infrastrukturmaßnahmen, etwa zur Durchbindung der Tangentialachse »Schillingweg«, zum Vollausbau der Anschlussstelle Bucher Straße an die A 114, zur Verlängerung der Straßenbahn entlang der Schönerlinder Straße sowie zur Errichtung zusätzlicher S-Bahnhaltepunkte.

Da deren Realisierungshorizont derzeit noch größtenteils offen ist, werden sie für die kurzfristige Umsetzung des Teilprojekts 1 jedoch nicht berücksichtigt (vgl. Kapitel 3.3.2).

Für künftige Untersuchungen zur Gesamtentwicklung empfiehlt sich jedoch eine Einbeziehung.

## 2.2 Städtebauliche Grundlagen – Bebauungsplan 3-89

Das Teilprojekt 1 wird durch den Bebauungsplan 3-89 planerisch und städtebaulich geregelt. Festgesetzt sind überwiegend Wohnnutzungen mit insgesamt rund 870 Wohneinheiten, einer Gemeinbedarfsfläche für eine Integrierte Sekundarschule, ein Quartiersplatz sowie öffentliche Grünflächen.

Für die verkehrstechnische Untersuchung sind insbesondere folgende Eckpunkte maßgeblich:

- die geplante Wohnungsanzahl als Grundlage der Verkehrsnachfrage
- die besonderen Anforderungen durch die Schulnutzung im werktäglichen Verkehr
- die vorgesehene innere Haupteinschließung über die Planstraße A mit Anbindung an die Blankenfelder Straße sowie die Erschließung der ISS und WA 3 über den Rosenthaler Weg,
- die Festlegung, dass WA 3 im aktuellen Planungsstand nicht für eine Wohnbebauung vorgesehen ist, sondern zur Aufnahme des Stellplatzbedarfs aus WA 1 und WA 2 genutzt werden soll

Die Abbildung 2-2 zeigt den Geltungsbereich des Bebauungsplans 3-89 mit den wesentlichen Festsetzungen für das Teilprojekt 1.



Abbildung 2-2 Umfang Bebauungsplan 3-89 »Elisabeth-Aue« Teilprojekt 1

### 2.3 SrV 2023 - Mobilität in Städten

Für die Ermittlung der verkehrlichen Nachfrage werden Daten des Forschungsprojekts »Mobilität in Städten – SrV 2023« der TU Dresden herangezogen. Diese stellen Mobilitätskennziffern für das Land Berlin bereit – sowohl für die Gesamtstadt als auch differenziert nach Bezirken und Stadtbereichen.

Die Kennziffern sind insbesondere für die Verkehrsaufkommensermittlung relevant und bilden hierfür eine wesentliche Grundlage bzw. Orientierungshilfe. Dazu gehören vor allem die mittlere Wegeanzahl, die Fahrzeugbesetzung sowie der Modal Split. Für den Bezirk Pankow wird ein MIV-Anteil über alle Wege von rund 16 % ausgewiesen, für die »Äußere Stadt« beträgt dieser Wert knapp 29 %.

Für die zukünftigen Bewohner:innen und Nutzer:innen des NSQ Elisabeth-Aue ist anzunehmen, dass der tatsächliche MIV-Anteil über diesen Werten liegt. Hintergrund ist hierbei weniger das ÖPNV-Angebot vor Ort – dieses umfasst bspw. bereits die Straßenbahnlinie 50 sowie mehrere Buslinien – als vielmehr die periphere Lage mit vergleichsweise langen Reisezeiten zu relevanten Zielen im Stadtgebiet. Diese Rahmenbedingungen begünstigen

in der Regel eine höhere Pkw-Nutzung. Die zuvor aufgezeigten Werte dienen daher lediglich als Orientierung und werden projektspezifisch plausibilisiert und überprüft (vgl. Kapitel 4.4).

## 2.4 Rechtliche und planerische Grundlagen

Für die verkehrstechnische Untersuchung sind ferner die in Berlin geltenden gesetzlichen und planerischen Vorgaben maßgeblich. Das **Mobilitätsgesetz Berlin (MobG BE, 2018 ff.)** schreibt den Vorrang des Umweltverbunds vor und bildet damit den übergeordneten Rahmen für die verkehrliche Entwicklung neuer Quartiere. Der **Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2030 (StEP MoVe)** dient als strategisches Leitbild für die Einbindung der Elisabeth-Aue in die gesamtstädtische Verkehrsstruktur.

Für die konkrete Ausgestaltung der Erschließung sind die **Ausführungsvorschriften über die Herstellung von Stellplätzen und Abstellplätzen für Fahrräder (AV Stellplätze, 2021)** sowie die **Ausführungsvorschriften zu Geh- und Radwegen (2019)** relevant. Sie regeln einerseits den Stellplatznachweis im Neubau und legen andererseits die Mindest- und Regelbreiten für Fuß- und Radverkehrsanlagen fest.

Als ergänzende fachliche Grundlagen sind weitere landesweite Dokumente heranzuziehen. Dazu zählt der **Leitfaden für verkehrliche Untersuchungen** des Landes Berlin, der u. a. das methodische Vorgehen der vorliegenden Untersuchung definiert und den Rahmen für die Bearbeitung vorgibt. Der **Nahverkehrsplan 2019–2023** des Landes Berlin enthält die Angebots- und Qualitätsstandards für den ÖPNV, während der Leitfaden **Lieferflächen für Berlin** Hinweise zur Dimensionierung und Anordnung von Ladezonen liefert.

Von Bedeutung ist darüber hinaus das **Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG, 2021)**. Es verpflichtet bei Neubauten mit mehr als fünf Stellplätzen (Wohngebäude) bzw. mehr als sechs Stellplätzen (Nichtwohngebäude) zur Vorhaltung entsprechender Leitungsinfrastruktur. Bei Wohngebäuden ist jeder Stellplatz vorzubereiten, bei Nichtwohngebäuden mindestens jeder dritte Stellplatz sowie mindestens ein Ladepunkt. Diese Anforderungen sind bei der Entwicklung der Stellplatzanlagen im Teilprojekt 1 verbindlich zu berücksichtigen.

## 2.5 Datengrundlagen

Neben den rechtlichen Vorgaben bilden verschiedene Planungsunterlagen die fachliche Grundlage für die vorliegende Untersuchung. Die **Begründung zum Bebauungsplan 3-89** beschreibt die städtebaulichen Ziele und die Rahmenbedingungen für das Teilprojekt 1. Der **Konsensplan Elisabeth-Aue** konkretisiert die Blockstrukturen, den Quartiersplatz und die in-

nerer Erschließung. Ergänzend legt die **Mobilitätsstrategie Elisabeth-Aue (Hoffmann-Leichter, 2025)** die verkehrlichen Leitlinien für die Gesamtentwicklung fest und gewährleistet die Anschlussfähigkeit des ersten Bauabschnitts.

Ergänzend hierzu fand am 03.03.2025 eine **Ortsbesichtigung** des Plangebiets sowie des Umfelds statt.

Zur Beurteilung der verkehrlichen Ausgangslage wurden indes **Verkehrszählungen und Prognosedaten des Landes Berlin** herangezogen (vgl. Kapitel 3.3.2). Diese dienen der Einordnung des bisherigen und heutigen Verkehrsgeschehens im Umfeld der Elisabeth-Aue und bilden die Grundlage für die Bewertung der zukünftigen Verkehrsnachfrage im Umfeld. Darüber hinaus wurden ergänzend **eigene Verkehrszählungen an den maßgebenden Knotenpunkten sowie an relevanten Querschnitten** durchgeführt (vgl. Kapitel 3.3.1); letztere auch im Zusammenhang mit der schalltechnischen Untersuchung zum Vorhaben.

## 3 Bestandsanalyse

Im folgenden Kapitel werden die räumliche Lage sowie die derzeitige Erschließung des Plangebiets beschrieben und die aktuelle verkehrliche Situation (Bestand bzw. Analyse-Nullfall) dargestellt. Prinzipiell lässt sich festhalten, dass die unmittelbare Erschließung des Areals über den Rosenthaler Weg sowie die Blankenfelder Straße erfolgt. Beide Straßen stehen daher im Fokus der Bestandsanalyse.

### 3.1 Lage und Umfeld

Das Plangebiet des Teilprojekts 1 der Elisabeth-Aue befindet sich im Norden Berlins im Bezirk Pankow, Ortsteil Blankenfelde, an der Grenze zur Ortslage Französisch-Buchholz. Der Geltungsbereich umfasst rund 9,3 ha und liegt im südöstlichen Abschnitt des Gesamtgebiets Elisabeth-Aue. Begrenzt wird das Teilprojekt im Süden durch den Rosenthaler Weg und im Osten durch die Blankenfelder Straße. Im Westen und Norden schließen Flächen an, die derzeit landwirtschaftlich genutzt werden, jedoch Teil der erweiterten Entwicklungsfläche der Elisabeth-Aue sind und perspektivisch für die weitere städtebauliche Entwicklung vorgesehen sind. Der nördliche Teil des Geltungsbereichs ist zudem bereits mit Unterkünften für Geflüchtete bebaut, welche im Rahmen des Bebauungsplans 3-89 in eine dauerhafte Wohnnutzung überführt werden sollen.

Das nähere Umfeld ist durch unterschiedliche Nutzungen geprägt. Südlich entlang des Rosenthaler Wegs grenzt eine Kleingartenanlage an. Unmittelbar östlich des Geltungsbereichs befindet sich die Wendestelle der Straßenbahn (BVG), angrenzend daran erstreckt sich eine umfassende Einfamilienhausbebauung.

Am übergeordneten Knotenpunkt Rosenthaler Weg / Blankenfelder Straße befindet sich ferner der Hugenottenplatz, welcher Mitte der 1990er Jahre als Stadtplatz errichtet wurde. Im **StEP Zentren 2030** ist er jedoch nicht als städtisches Hauptzentrum oder klassisches Einkaufszentrum eingestuft, sondern erfüllt vor allem die Funktion eines lokalen, wohnquartiernahen Platzes mit eingeschränkter Nutzung und Infrastruktur.

Die Abbildung 3-1 zeigt die Lage des Teilprojekts 1 innerhalb des Gesamtgebiets Elisabeth-Aue und verdeutlicht die Abgrenzung zu den angrenzenden Strukturen.



Abbildung 3-1 Geplante Nutzungen im Rahmen des Bebauungsplans 3-89

## 3.2 Verkehrsinfrastruktur des Umweltverbunds

Ein zentrales Ziel der Entwicklung des NSQ Elisabeth-Aue ist die Stärkung des Umweltverbundes. Entsprechend kommt der Analyse der bestehenden Infrastrukturen für den Fuß- und Radverkehr sowie für den öffentlichen Personennahverkehr eine besondere Bedeutung zu. Im Folgenden wird daher zunächst die Erschließung durch den Fuß- und Radverkehr beschrieben, bevor anschließend die Anbindung durch den ÖPNV dargestellt wird.

### 3.2.1 Erschließung für den Fuß- und Radverkehr

#### Fußverkehr

Der Rosenthaler Weg verfügt beidseitig über fahrbahnbegleitende Gehwege, über die die umliegenden ÖPNV-Haltestellen fußläufig erreichbar sind. Entlang des Rosenthaler Weges befinden sich zudem mehrere Querungsstellen, die eine sichere Überquerung der Fahrbahn ermöglichen. Die Gehwege befinden sich weitestgehend in gutem baulichen Zustand.

Auch entlang der Blankenfelder Straße sind abschnittsweise beidseitig fahrbahnbegleitende Gehwege vorhanden, die überwiegend einen guten baulichen Zustand aufweisen. Dies betrifft insbesondere den Abschnitt zwischen dem Rosenthaler Weg und der Buswendeschleife

im Nordwesten. Im weiteren nördlichen Verlauf bestehen hingegen keine durchgängigen Fußverkehrsanlagen.

Die Abbildung 3-2 ergänzt die textlichen Analyseergebnisse um eine räumliche Darstellung der Querungsstellen sowie ausgewählten relevanten Ziele des Fußverkehrs im Umfeld des Planungsgebiets.

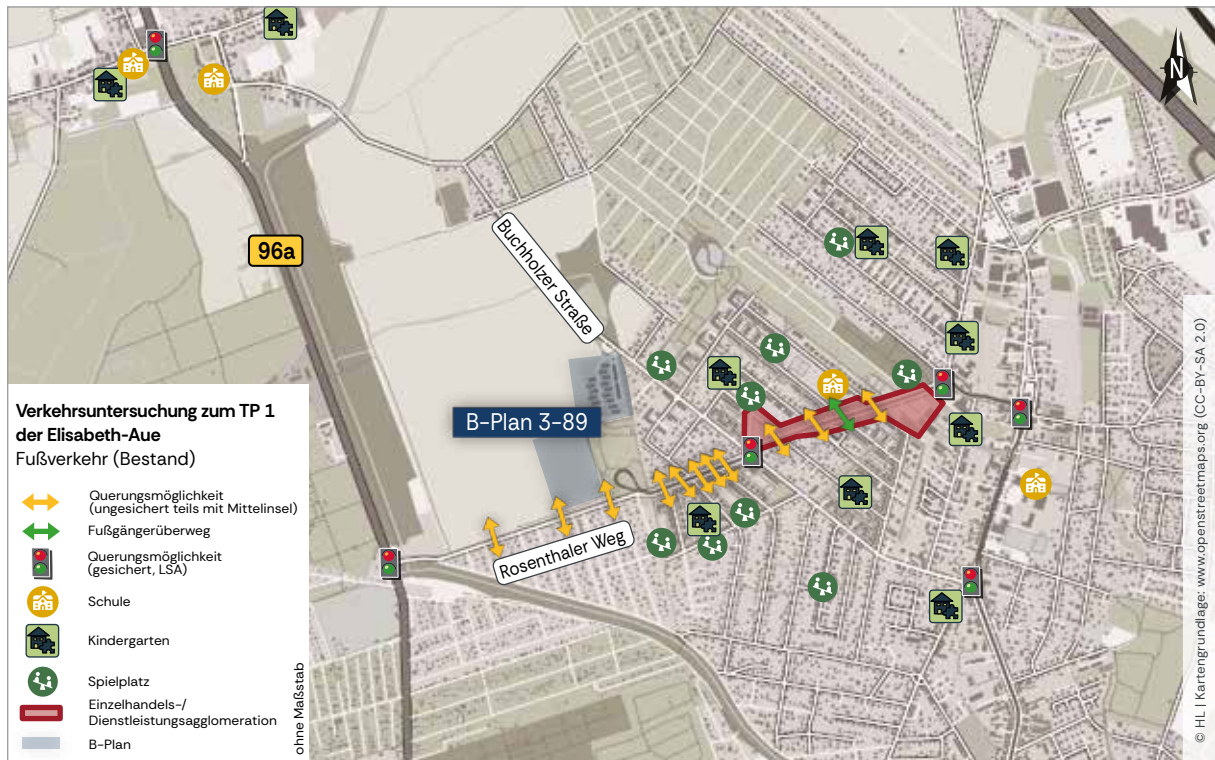


Abbildung 3-2 Bestandsanalyse | Fußverkehr mit Querungsstellen

## Radverkehr

Für den Radverkehr lassen sich im Umfeld des Plangebiets unterschiedliche Führungsformen identifizieren. Entlang des Rosenthaler Wegs erfolgt die Führung auf Radfahrstreifen sowie Schutzstreifen. An der Blankenfelder Straße sind abschnittsweise separate Radwege vorhanden, nördlich der Buswendeschleife erfolgt die Radverkehrsführung hingegen im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Entlang der B 96a variiert die Führung zwischen gemeinsamen Geh- und Radwegen, straßenbegleitenden Radwegen und Schutzstreifen.

Die Abbildung 3-3 gibt einen Überblick über die Radverkehrsführungsformen sowie die öffentlichen Fahrradabstellmöglichkeiten im Umfeld des Plangebiets.



Abbildung 3-3 Bestandsanalyse | Radverkehr – Führungsformen und Abstellmöglichkeiten

Trotz des grundsätzlichen Vorhandenseins verschiedener Radverkehrsanlagen und abschnittsweise vom Kfz-Verkehr separierter Führungsformen bestehen im unmittelbaren Umfeld des Plangebiets verschiedene bauliche und anlagenseitige Defizite. Hierzu zählen insbesondere:

- Defizite in der Anlagendimensionierung
- Defizite in der Oberflächenbeschaffenheit
- Fehlende Anlagen und / oder Anlagenbestandteile

Eine Zusammenfassung wesentlicher Netzdefizite sowie deren räumliche Verortung ist der Abbildung 3-4 zu entnehmen.

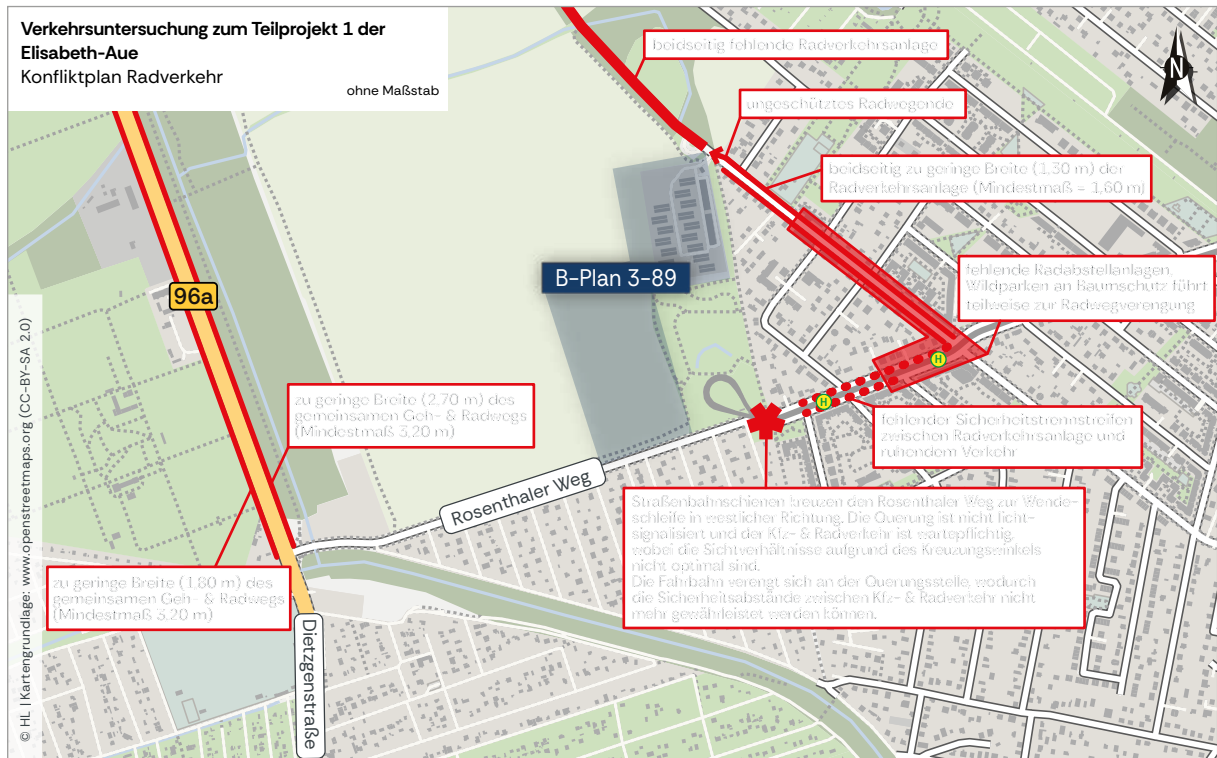


Abbildung 3-4 Bestandsanalyse | Radverkehr – Netzdefizite und Konfliktpunkte im Umfeld

In Bezug auf das nach Berliner Mobilitätsgesetz klassifizierte Radverkehrsnetz lässt sich das Umfeld wie folgt einordnen:

### Radvorrangnetz

- Blankenfelder Straße von Norden bis Rosenthaler Weg
- Rosenthaler Weg im Abschnitt zwischen Blankenfelder Straße und Mühlenstraße
- Mühlenstraße

### Radergänzungsnetz

- B 96a
- Rosenthaler Weg zwischen B 96a und Blankenfelder Straße
- Blankenfelder Straße zwischen Rosenthaler Weg und Chartronstraße

Das Plangebiet wird damit unmittelbar durch das Radvorrangnetz flankiert. Die Abbildung 3-5 gibt einen Überblick über das klassifizierte Radverkehrsnetz im erweiterten Umfeld des Plangebiets.



Abbildung 3-5 Bestandsanalyse | Radverkehr – Radverkehrsnetz gem. MobG BE

### 3.2.2 Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr

Das Umfeld des Plangebiets wird durch verschiedene Linien des öffentlichen Personennahverkehrs erschlossen. Die unmittelbare Anbindung erfolgt über das Bus- und Straßenbahnnetz, das eine Zubringerfunktion zum weiterführenden S- und U-Bahnnetz übernimmt. Für das Teilprojekt 1 besteht die direkte ÖPNV-Erschließung durch folgendes Linienangebot:

- **Bus 124:** Aubertstr. – S+U Wittenau – Eschachstr. / S Tegel – S Heiligensee – Alt Heiligensee
- **Bus 154:** Aubertstr. – S Blankenburg – S Hohenschönhausen – S Raoul-Wallenberg-Str. – U Elsterwerdaer Platz
- **Bus 259:** Aubertstr. – S Buch – Stadion Buschallee/Hansastr.
- **Straßenbahn 50:** Guyotstr. – S Pankow-Heinersdorf – S+U Pankow – U Vinetastr. – S Bornholmer Str. – U Osloer Str. – U Seestr. – Virchow Klinikum

Die Abbildung 3-6 gibt einen Überblick über das ÖPNV-Linienangebot im erweiterten Umfeld des Plangebiets. Darüber hinaus sind dort auch Angaben zur Taktung in Hauptverkehrszeit (HVZ), Nebenverkehrszeit (NVZ) sowie Spätverkehrszeit (SVZ) enthalten.

Gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplans Berlin werden für die verschiedenen ÖPNV-Systeme und Verkehrszeiten unter anderem folgende Bedienqualitäten definiert:

- **Metrolinien (Bus und Straßenbahn):**  
HVZ 10 min | NVZ 10 min | SVZ 10 min | Nacht 30 min
- **Bus- und Straßenbahn:**  
HVZ 20 min | NVZ 20 min | SVZ 20 min | Nacht 30 min

Es zeigt sich, dass die relevanten ÖPNV-Linien im Umfeld diesen Vorgaben weitestgehend entsprechen.

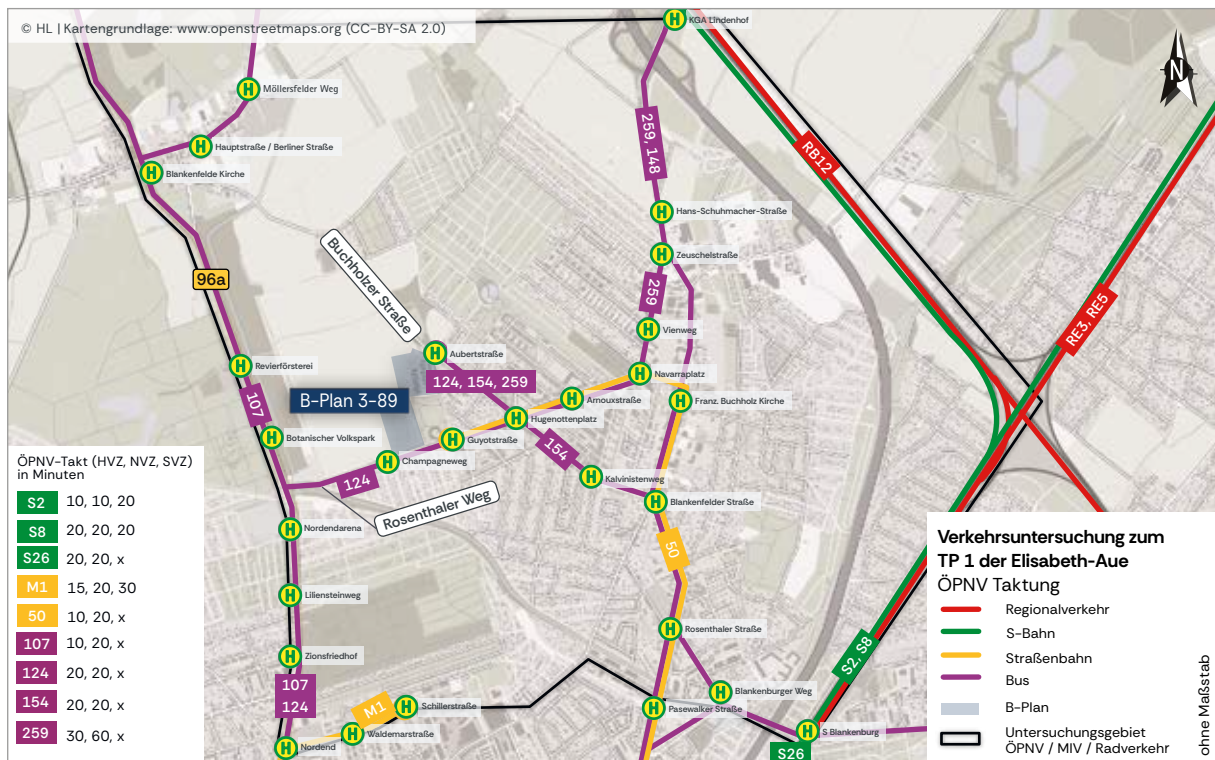


Abbildung 3-6 Bestandsanalyse | ÖPNV - Liniennetz und Taktung

Darüber hinaus definiert der Nahverkehrsplan Erschließungsstandards in Form geeigneter Einzugsbereiche (bzw. -radien) von Haltestellen. Diesbezüglich werden folgende Vorgaben definiert:

- Gebiete mit hoher Nutzungsdichte: Zielwert 300 m | Toleranzwert 400 m
- Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte: Zielwert 400 m | Toleranzwert 500 m

Die Zielwerte sind für 80 % der Bevölkerung einzuhalten, die Toleranzwerte für 96 %. Zur Beurteilung der derzeitigen Erschließungsqualität des Plangebiets wird zunächst der

Zielwert von 300 m Einzugsbereich angesetzt. Unter diesen Bedingungen ist ein Großteil des Plangebiets (> 80 %) abgedeckt. Unter Annahme des Toleranzwerts von 400 m ist von einer vollständigen Abdeckung des Plangebiets auszugehen. Für das Teilprojekt 1 lässt sich damit festhalten, dass bereits im Bestand eine hinreichende ÖPNV-Erschließung vorliegt. Der beschriebene Sachverhalt ist in Abbildung 3-7 dargestellt.

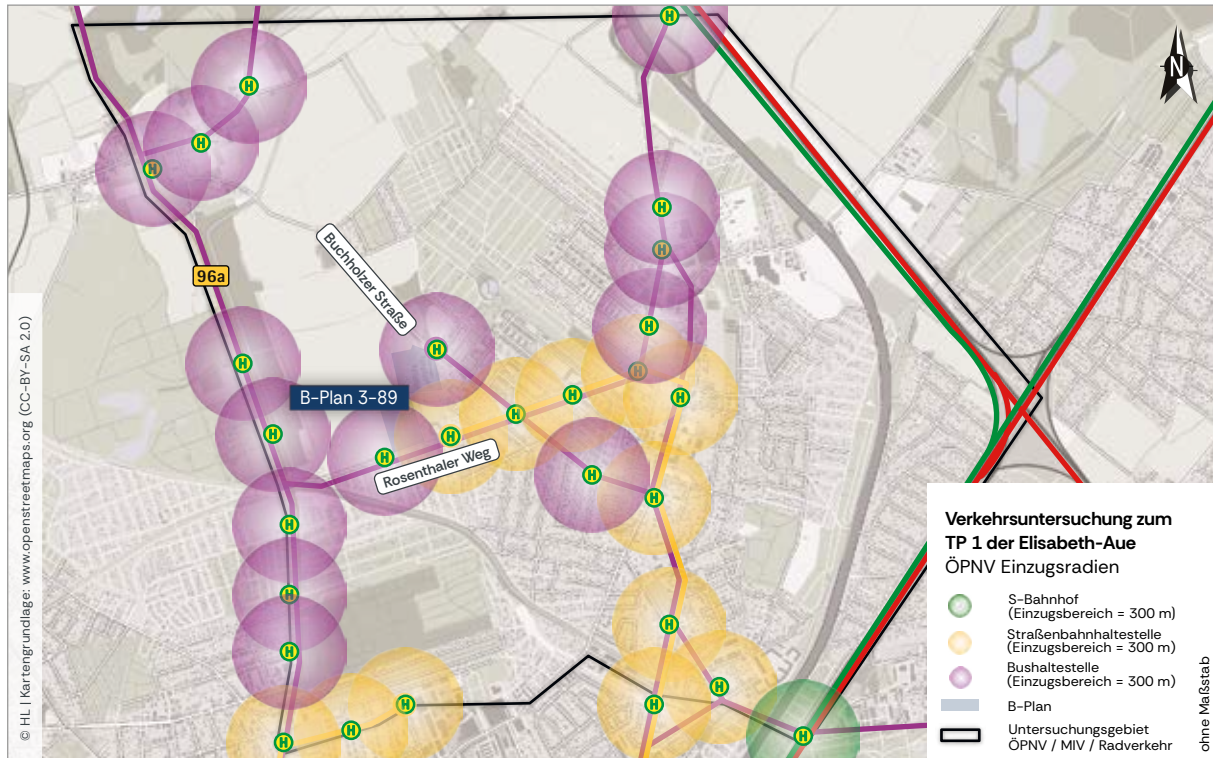


Abbildung 3-7 Bestandsanalyse | ÖPNV - Erschließungsradien

Die Haltestellen im Umfeld des Plangebiets weisen unterschiedliche Qualitäten hinsichtlich der Ausgestaltung auf. Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Straßenbahnhaltestellen insgesamt eine höhere Ausstattung aufweisen als die Bushaltestellen. Viele Bushaltestellen im Umfeld verfügen nicht über grundlegende Elemente wie Fahrgastunterstände, digitale Fahrgastanzeigen oder Radabstellanlagen. Zudem fehlen vielfach taktile Elemente in Zuwegung und Aufstellbereichen, sodass zahlreiche Haltestellen den Anforderungen an die Barrierefreiheit nicht gerecht werden. Ein Überblick über die Ausstattung der verschiedenen Haltestellen ist der Abbildung 3-8 zu entnehmen.

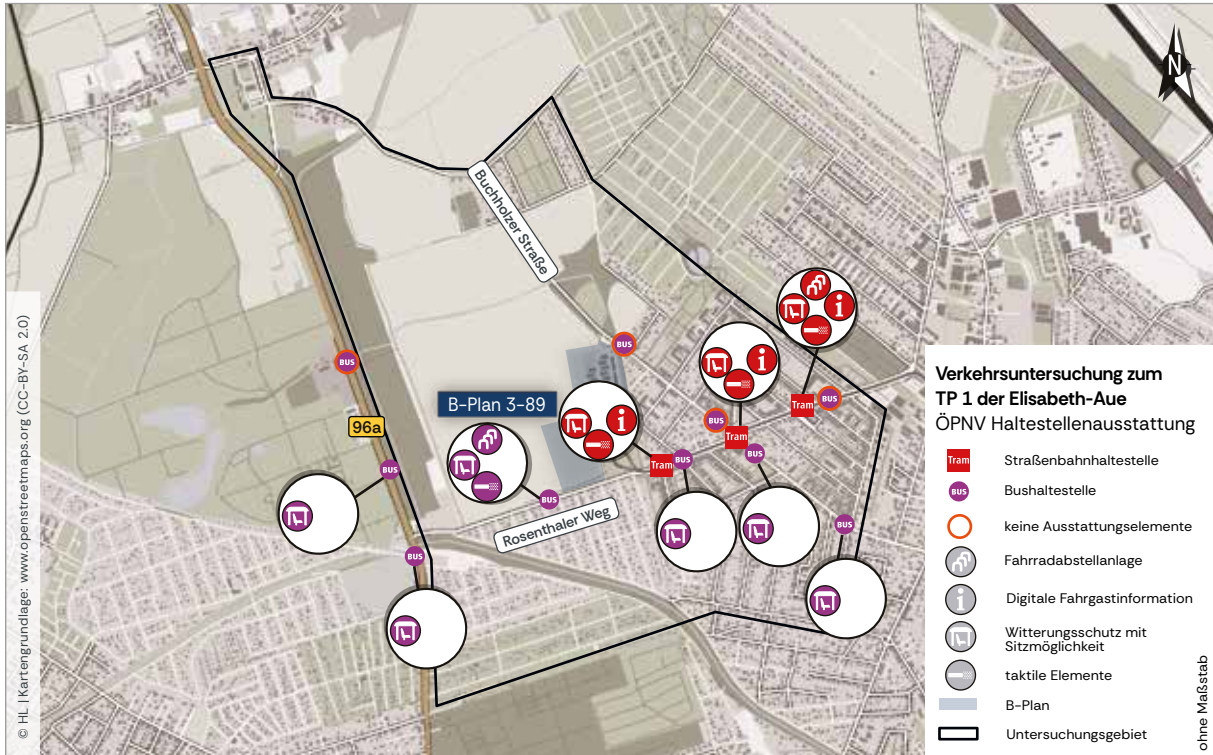


Abbildung 3-8 Bestandsanalyse | ÖPNV - Haltestellenausstattung

### 3.3 Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV)

Für die Analyse des MIV wird die bestehende Erschließung des Plangebiets durch das Straßennetz sowie das aktuelle Verkehrsaufkommen betrachtet. Neben den durchschnittlichen (werk-)täglichen Verkehrsmengen werden dabei auch die Spitzenstunden berücksichtigt.

#### 3.3.1 Erschließung durch den motorisierten Individualverkehr

Die Erschließung des Plangebiets erfolgt auch für den Kfz-Verkehr primär über den Rosenthaler Weg sowie die Blankenfelder Straße. Der Rosenthaler Weg ist Bestandteil des Hauptstraßennetzes mit örtlicher Verbindungsfunktion der Stufe 3 und weist einen entsprechenden Ausbauzustand auf. Im Osten grenzt er an die B 96a (übergeordnete Straßenverbindung der Stufe 2), im Norden geht er in die Triftstraße (örtliche Straßenverbindung Stufe 3) bzw. die Mühlenstraße (Ergänzungsstraße Stufe 4) über. Die Blankenfelder Straße ist als Ergänzungsstraße der Stufe 4 einzuordnen und übernimmt unter anderem eine Sammelfunktion für das umliegende Wohnstraßennetz.

Die Abbildung 3-9 gibt einen Überblick über die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen in Form der abschnittsbezogenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Diese spiegeln überwiegend die Netzfunktion der jeweiligen Straßen und Abschnitte wider.



Abbildung 3-9 Bestandsanalyse | Kfz-Verkehr – straßenverkehrsrechtliche Anordnung (Vzul)

Die Ermittlung des bestehenden Kfz-Verkehrsaufkommens erfolgt auf Grundlage von Verkehrserhebungen. Erfasst wurden folgende Knotenpunkte und Querschnitte:

- KP 1 Rosenthaler Weg / Dietzgenstraße: Zählung vom 12.03.2025
- KP 2 Rosenthaler Weg / Blankenfelder Straße: Zählung vom 12.03.2025
- KP 3 Buchholzer Straße: Zählung vom 06.06.2024
- QS 1 Rosenthaler Weg (zw. Argonnenweg und Provenceweg): Zählung vom 12.03.2025
- QS 2 Blankenfelder Straße (Höhe Favrierweg): Zählung vom 12.03.2025

Die Abbildung 3-10 veranschaulicht die Lage der genannten Erhebungsstandorte.

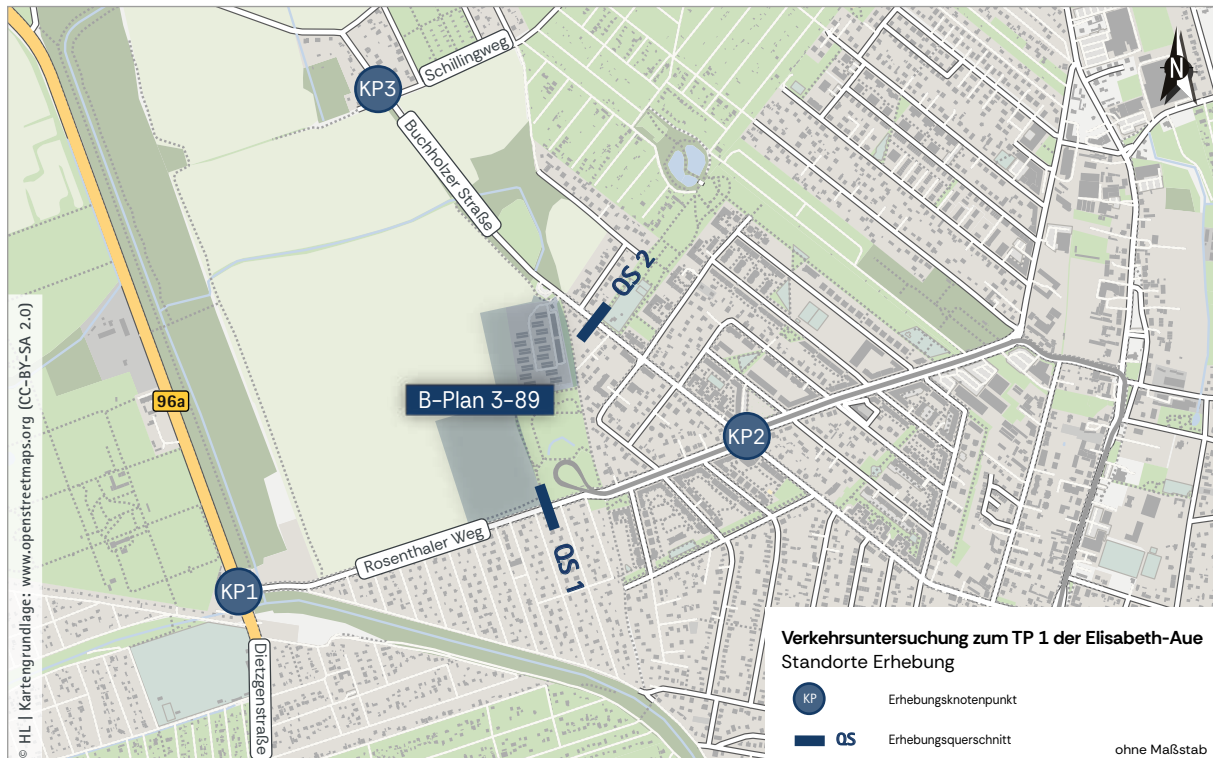


Abbildung 3-10 Bestandsanalyse | Kfz-Verkehr – Standorte Erhebung

### 3.3.2 Durchschnittlicher (werk-)täglicher Verkehr

Auf Grundlage der Ergebnisse der Verkehrszählungen wird das Verkehrsaufkommen der erhobenen Stundengruppen mithilfe standardisierter Verfahren auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) hochgerechnet. Mit weiteren Umrechnungsfaktoren wird der durchschnittlich werktägliche Verkehr ( $DTV_w$ ) bestimmt. Der  $DTV_w$  stellt die allgemeine Bezugs- und Bewertungsgröße für Aussagen zum Verkehrsaufkommen auf Straßen dar. Es handelt sich um einen statistischen Jahresmittelwert, der in einer einzelnen Stichprobe nicht unmittelbar beobachtet werden kann. Vielmehr muss der  $DTV_w$  über ein geeignetes Hochrechnungsverfahren ermittelt werden. Da die statistischen Schwankungen des Verkehrsaufkommens relativ groß sind, erfolgt üblicherweise eine Rundung auf volle Hunderter oder Tausender.

Die nachfolgende Abbildung 3-11 gibt zunächst einen Überblick über den aus den Zählungen vom 12.03.2025 ermittelten  $DTV_w$ . Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Ergebnisse baustellenbedingt verzerrt sind. Zum Zählzeitpunkt bestand eine einseitige Sperrung im Bereich der südlich gelegenen Pasewalker Straße, sodass von einem umleitungsbedingten Mehrverkehr am Rosenthaler Weg auszugehen ist. Die Erhebung stellt somit voraussichtlich eine Überschätzung des derzeitigen Verkehrsaufkommens dar.



Abbildung 3-11 Bestandsanalyse | Kfz-Verkehr - DTV<sub>w</sub> gemäß Erhebung

Zur Verifizierung dieser baustellenbedingten Verzerrungen erfolgt zunächst eine Gegenüberstellung mit frei verfügbaren DTV<sub>w</sub>-Daten seitens des Landes Berlins, welche ebenfalls auf Grundlage von Erhebungen zu verschiedenen Zeiträumen basieren. So erfolgt die Gegenüberstellung mit den Verkehrsmengenkarten des Landes Berlin für die Jahre 2014, 2019 und 2023. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass auch die Verkehrsmengenkarten ihrerseits zum Teil baustellenbedingte Verzerrungen abbilden, weswegen nur stark begrenzte Aussagen zur Einordnung baustellenbedingten Auswirkungen getroffen werden können. Für die Verkehrsmengenkarten des Landes Berlin sind hierbei folgende Einordnungen zu treffen:

- 2014: keine baustellenbedingten Verzerrungen bekannt
- 2019: keine baustellenbedingten Verzerrungen bekannt
- 2023: Teilspernung Hauptstraße, daher vrs. Mehrbelastung Rosenthaler Weg

Die Abbildung 3-12 stellt die verschiedenen Verkehrsmengen gegenüber. Es zeigt sich, dass die Zählung vom 12.03.2025 höhere Werte entlang des Rosenthaler Wegs ausweist als die Jahre 2014 und 2019, in denen keine Verzerrungen zu erwarten sind. Lediglich für 2023 ergeben sich teilweise höhere Werte, die jedoch auf die Teilspernung der Hauptstraße zurückzuführen sind. Insgesamt lässt sich auch für die weiteren Straßenabschnitte kein konsistentes Verhältnis möglicher Verzerrungen ableiten.

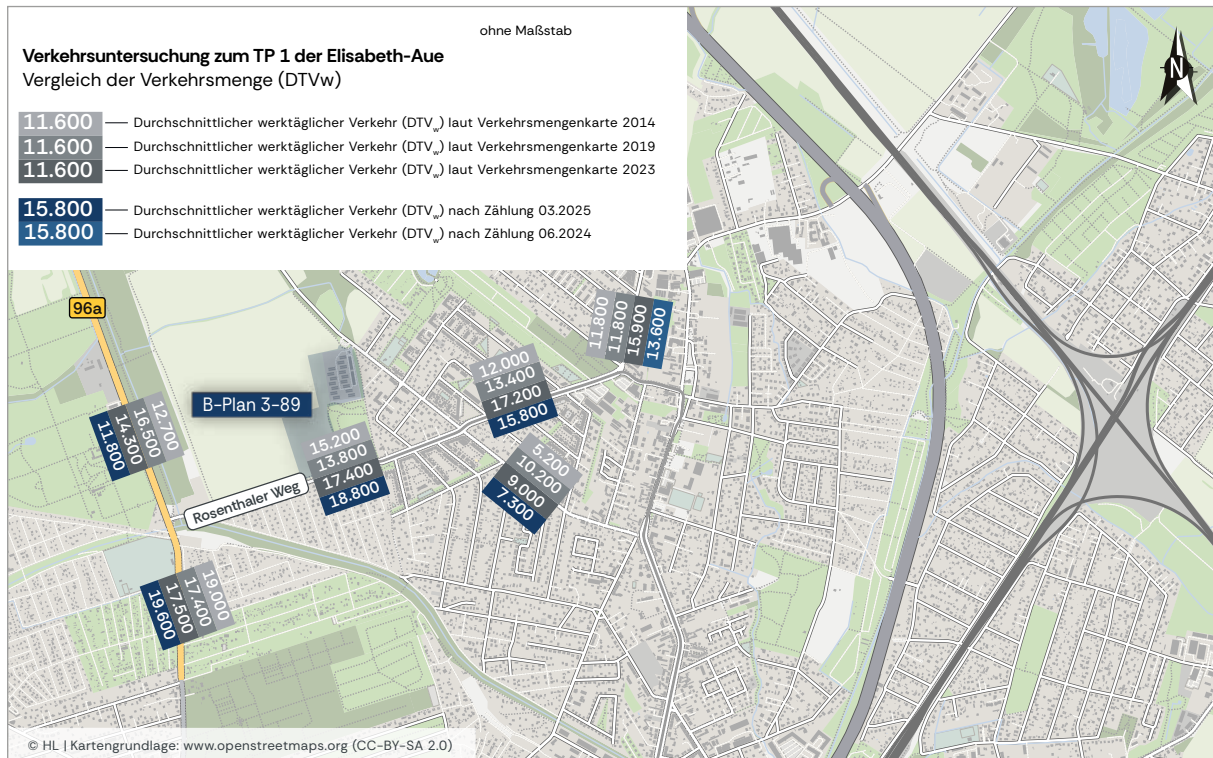


Abbildung 3-12 Bestandsanalyse | Kfz-Verkehr – Vergleich DTV<sub>w</sub> für verschiedene Zeiträume

Zur weiteren Plausibilisierung der Erhebungsdaten erfolgt daher eine Gegenüberstellung mit vorhandenen Prognosezahlen. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass ein Großteil vorliegender Prognosezahlen bereits eine (Teil-)Entwicklung des NSQ Elisabeth-Aue abbilden und daher zur Gegenüberstellung mit der Bestandserhebung ungeeignet sind. Aus diesem Grund wird zu Vergleichbarkeit der Prognose-Nullfall (2030) aus der »Verkehrlichen Untersuchung für das Wohnungsneubau-Projekt Elisabeth-Aue Berlin Pankow«<sup>1</sup> aus dem Jahr 2017 herangezogen, welcher explizit keine Entwicklung des NSQ berücksichtigt. Die Gegenüberstellung des genannten Prognose-Nullfalls 2030 mit den DTV<sub>w</sub>-Zahlen auf Grundlage der Erhebung vom 12.03.2025 findet sich in nachfolgender Abbildung 3-13. Hierbei wird deutlich, dass die Werte der Erhebung vom März 2025 im Hauptnetz teils deutlich über den Prognosewerten des Nullfalls 2030 liegen.

Vor diesem Hintergrund werden die in der Erhebung erfassten Werte im Folgenden als maßgebend angenommen. So ist zwar von baustellenbedingten Verzerrungen auszugehen, diese führen jedoch nicht zu einer Unterschätzung des Verkehrsaufkommens, sondern vielmehr zur Abbildung eines Worst-Case-Ansatzes. Ferner wird im Weiteren von einer spezifizierten Prognosefall-Betrachtung abgesehen, da das erhobene Verkehrsaufkommen bereits den Worst-Case-Ansatz und somit den bemessungsrelevanten Ansatz beschreibt.

<sup>1</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Verkehrlichen Untersuchung für das Wohnungsneubau-Projekt Elisabeth-Aue Berlin Pankow, 2017

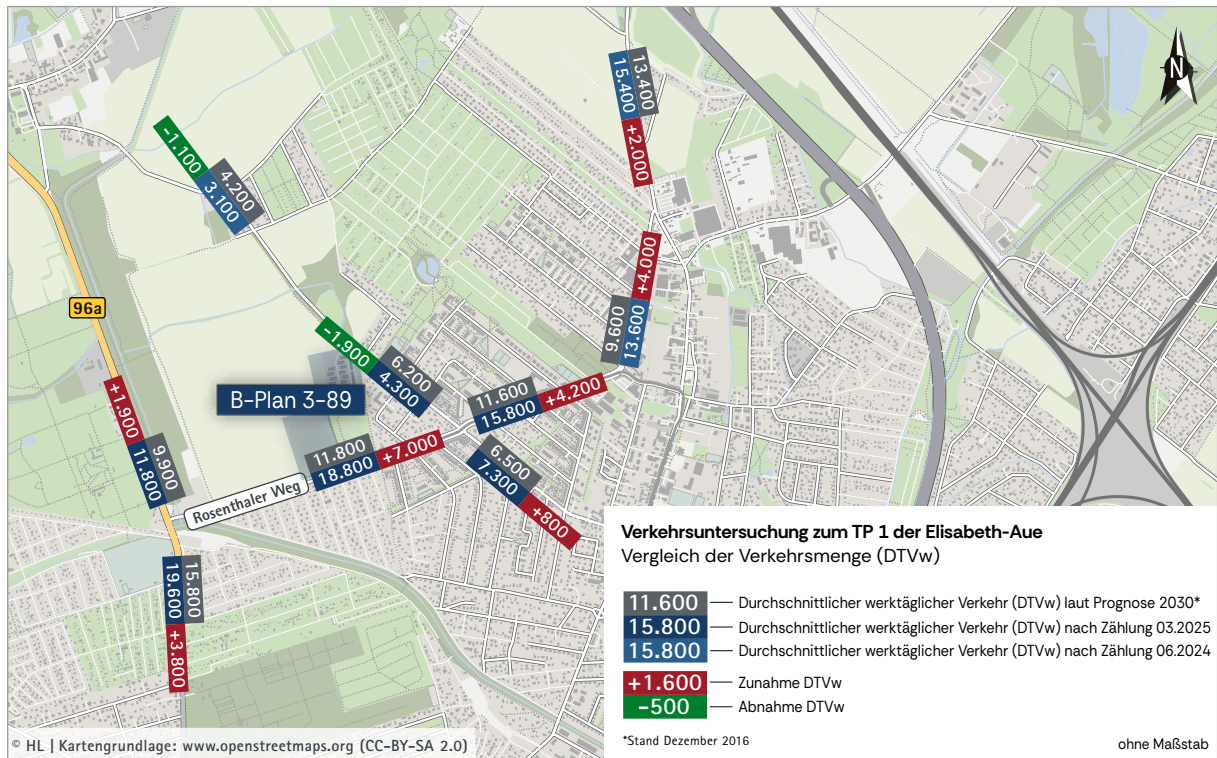


Abbildung 3-13 Bestandsanalyse | Kfz-Verkehr - Vergleich DTV<sub>w</sub> Erhebung mit Prognose-Nullfall

### 3.3.3 Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden

In Hinblick auf die spätere Leistungsfähigkeitsuntersuchung ist die Ermittlung des Verkehrsaufkommens für den Zeitraum mit der höchsten Verkehrsbelastung (die sogenannte Spitzenstunde) erforderlich. Die Auswertung der Verkehrserhebung zeigt, dass die Spitzenstunden an den Zählstandorten geringfügig variieren:

- **KP 1:** Spitzenstunde am Vormittag zw. 7.30 und 8.30 Uhr | Spitzenstunde am Nachmittag zw. 15.30 und 16.30 Uhr
- **KP 2:** Spitzenstunde am Vormittag zw. 7.30 und 8.30 Uhr | Spitzenstunde am Nachmittag zw. 15.45 und 16.45 Uhr
- **KP 3:** Spitzenstunde am Vormittag zw. 7.00 und 8.00 Uhr | Spitzenstunde am Nachmittag zw. 15.30 und 16.30 Uhr
- **QS 1:** Spitzenstunde am Vormittag zw. 7.15 und 8.15 Uhr | Spitzenstunde am Nachmittag zw. 15.00 und 16.00 Uhr
- **QS 2:** Spitzenstunde am Vormittag zw. 7.30 und 8.30 Uhr | Spitzenstunde am Nachmittag zw. 15.15 und 16.15 Uhr

Infolge der (geringfügig) abweichenden Spitzenstunden an den Zählstandorten wird für die weitere Untersuchung die jeweilige standortspezifische Spitzenstunde als bemessungsre-

levant herangezogen. Damit wird ebenfalls eine konservative Betrachtung im Sinne eines Worst-Case-Ansatzes sichergestellt.

Die nachfolgenden Abbildung 3-14 und Abbildung 3-15 stellen die Spitzenstundenbelastungen der relevanten Knotenpunkte für den Vor- und Nachmittag knotenstromfein dar. Hierbei lassen sich folgende Aussagen ableiten:

- **KP 1:** In der Spitzenstunde am Vormittag weist der östliche Knotenarm (Rosenthaler Weg) die höchste Verkehrsbelastung auf. Der am stärksten belastete Knotenstrom ist der von Osten nach Süden verlaufende mit einer Belastung von 602 Kfz/h. Am Nachmittag zeigt sich die höchste Knotenarmbelastung hingegen am südlichen Knotenarm (B 96a). Der am stärksten belastete Knotenstrom ist der von Süden nach Osten verlaufende mit einer Belastung von 715 Kfz/h.
- **KP 2:** Am Vormittag weist der östliche Knotenarm die höchste Belastung auf. Die höchste Knotenstrombelastung verläuft von Osten nach Westen mit 586 Kfz/h. Am Nachmittag ist hingegen der westliche Knotenarm am stärksten belastet. Die höchste Knotenstrombelastung fällt auf den Knotenstrom von Westen nach Osten mit 606 Kfz/h.

Die Gegenüberstellung der Spitzenstunden verdeutlicht, dass sich zwischen Vormittag und Nachmittag die Lastrichtungen verschieben. Vor diesem Hintergrund – sowie unter Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrs aus dem Plangebiet – werden beide Spitzenstunden in der späteren Leistungsfähigkeitsuntersuchung berücksichtigt, um die Veränderungen in der Verkehrsverteilung angemessen abzubilden.

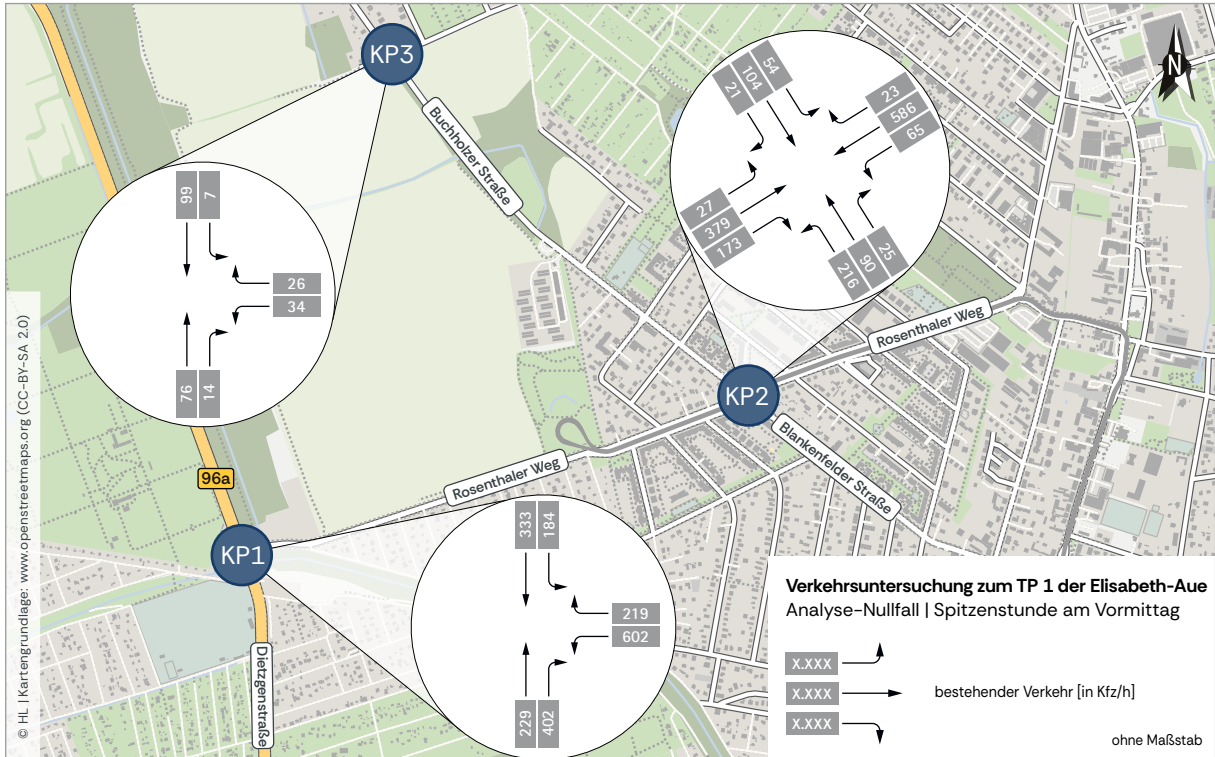


Abbildung 3-14 Bestandsanalyse | Kfz-Verkehr - Spitzenstunde am Vormittag

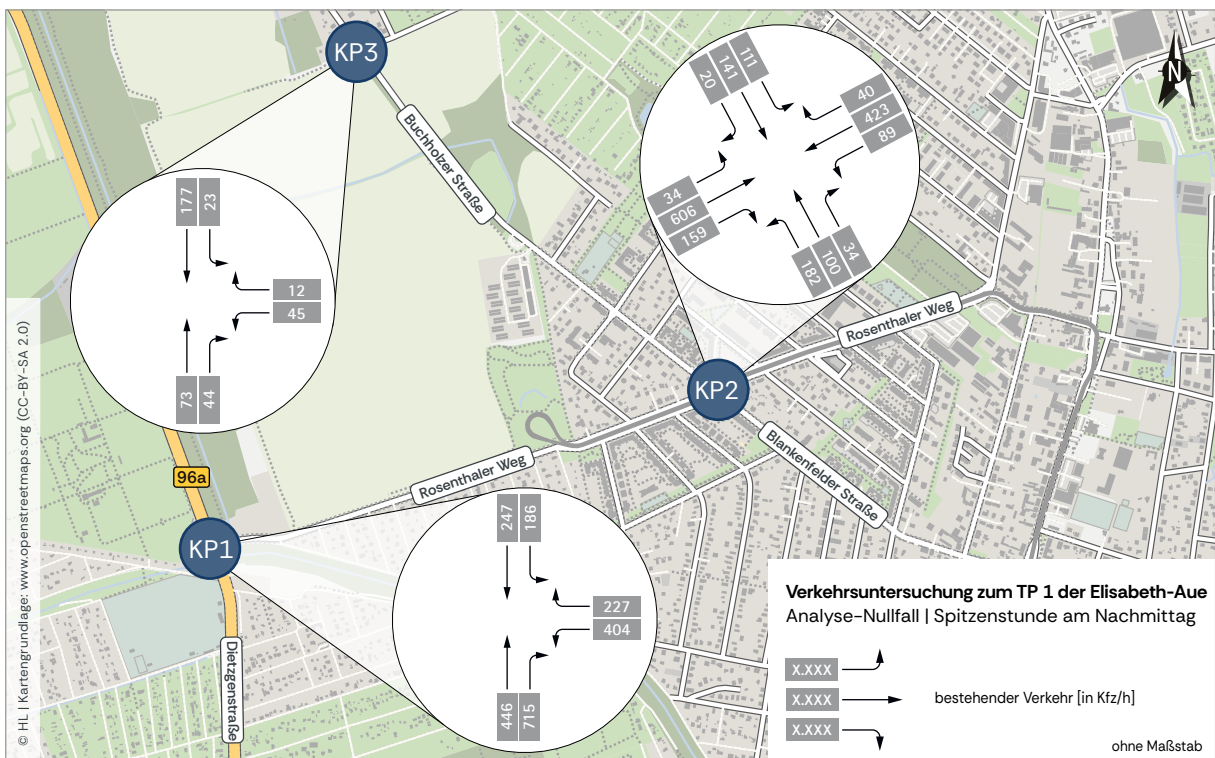


Abbildung 3-15 Bestandsanalyse | Kfz-Verkehr - Spitzenstunde am Nachmittag

### 3.3.4 Öffentliches Parkraumangebot für den Kfz-Verkehr

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde auch das öffentliche Parkraumangebot für den Kfz-Verkehr im Umfeld des Plangebiets erfasst. Dabei zeigt sich, dass sowohl entlang des Rosenthaler Wegs als auch im östlich gelegenen Siedlungsstraßennetz ein umfassendes Angebot an öffentlichen Stellplätzen vorhanden ist. Dieses ist überwiegend unbewirtschaftet und unterliegt damit weder einer zeitlichen Beschränkung noch einer Gebührenpflicht.

Die Abbildung 3-16 gibt einen Überblick über das vorhandene Parkraumangebot. Die angegebenen Werte sind in Pkw-Einheiten dargestellt.



Abbildung 3-16 Bestandsanalyse | Kfz-Verkehr - Öffentliches Parkraumangebot

## 3.4 Zusammenfassung der Defizite im Bestand

Im Folgenden werden die wesentlichen Defizite im erweiterten Untersuchungsraum nochmals abschnitts- bzw. standortbezogen und für alle Verkehrsteilnehmergruppen zusammengefasst. Die Defizite betreffen insbesondere folgende Schwerpunkte:

- baulicher Anlagenzustand
- Anlagendimensionierung
- Führung und Netzlücken im Fuß- und Radverkehr

- Steuerung und Ausbauzustand von Knotenpunkten
- Qualität der ÖPNV-Erschließung

Die Abbildung 3-17 stellt die genannten Aspekte grafisch aufbereitet dar.

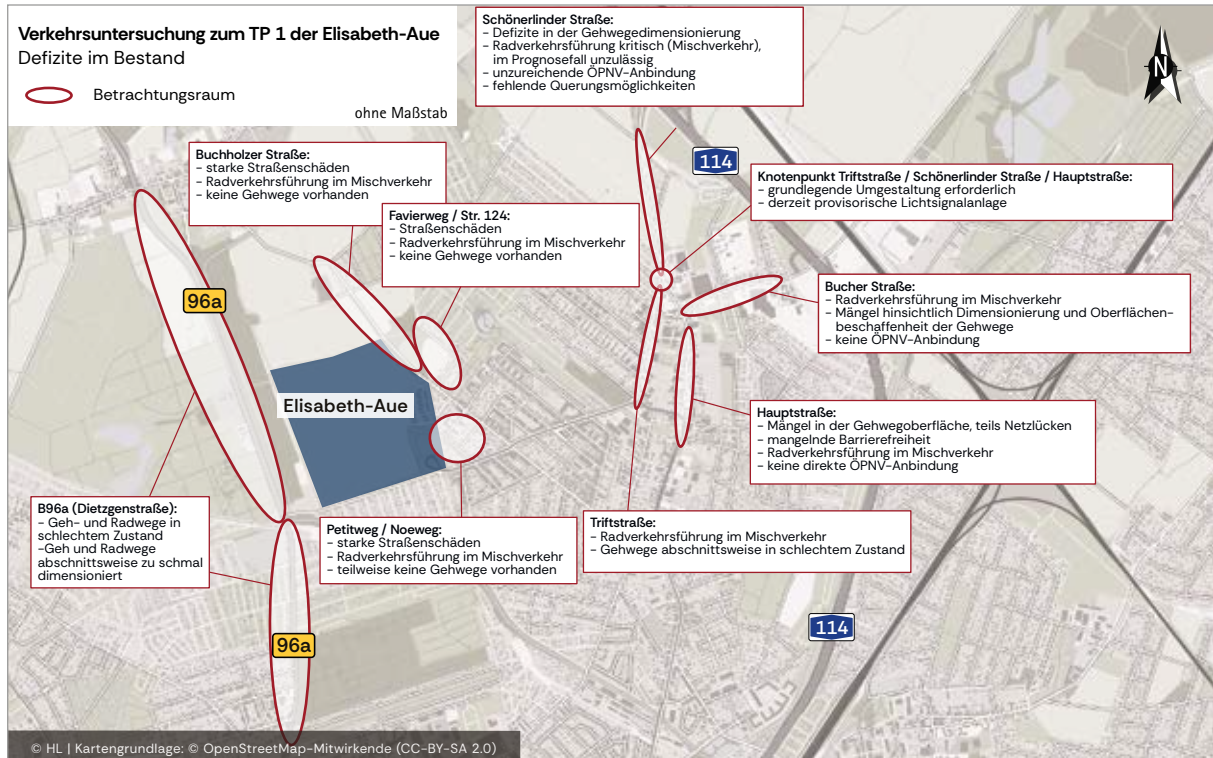


Abbildung 3-17 Bestandsanalyse | Zusammenfassung Defizite im Bestand

## 4 Zukünftige Verkehrssituation

Die nachfolgenden Betrachtungen zur zukünftigen Verkehrssituation erfolgen auf Basis von zwei Planfällen. Planfall 1 umfasst die Realisierung von 680 WE auf den Teilflächen WA 1 und WA 2 und bildet den maßgebenden Betrachtungsfall der Untersuchung, da eine Bebauung von WA 3 derzeit technisch nicht umsetzbar ist und die Fläche vorübergehend als Stellplatzanlage für WA 1 und WA 2 benötigt wird. Planfall 2 berücksichtigt ergänzend eine Bebauung des Baufelds WA 3 und geht von insgesamt 870 WE aus. Planfall 2 ist somit als theoretische Maximalbetrachtung im Sinne der zulässigen Ausnutzung nach Bebauungsplan zu verstehen.

Die Methodik, die Verkehrsmittelwahl sowie die zeitliche und räumliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrs gelten planfallübergreifend identisch. Unterschiede ergeben sich ausschließlich aus der unterschiedlichen Anzahl der Wohneinheiten.

### 4.1 Geplante Nutzungen im Plangebiet

Mit dem Bebauungsplan 3-89 werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung des ersten Bauabschnitts der Elisabeth-Aue geschaffen. Der Geltungsbereich bildet damit den Auftakt für die stufenweise Realisierung des NSQ Elisabeth-Aue. Ziel ist die Realisierung eines eigenständigen Quartiersteils mit einem Schwerpunkt auf Wohnnutzung sowie einer zentralen Gemeinbedarfsfläche. Damit soll zum einen dringend benötigter Wohnraum entstehen, zum anderen der im Bezirk bestehende Mangel an Oberschulplätzen gedeckt werden.

#### WA 1 und WA 2

Die Wohnbauflächen WA 1 und WA 2 umfassen zusammen rund 4,4 ha im nordöstlichen Bereich des Plangebiets entlang der Blankenfelder Straße. Hier entstehen insgesamt etwa 680 WE in Blockrandstrukturen. Davon werden ca. 180 WE durch die HOWOGE im Modell „Wohnen statt MUF“ bereitgestellt, um die derzeit vorhandene temporäre Geflüchtetenunterkunft in dauerhaften Wohnraum zu überführen. Die übrigen rund 500 WE werden durch die GESOBAU errichtet und dienen der allgemeinen Wohnraumversorgung.

#### Gemeinbedarfsfläche

Zentral im Plangebiet ist eine Gemeinbedarfsfläche mit einer Größe von rund 2,7 ha vorgesehen. Hier soll eine ISS mit Sporthalle und Außensportflächen entstehen. Der Standort ist für eine 4-3 zügige ISS (entspricht 625 Plätzen) ausgelegt und trägt maßgeblich zur Deckung des hohen Bedarfs an Sekundarschulplätzen im Bezirk Pankow bei. Die Schule stellt eine der verkehrlich relevante Nutzung dar, da sie insbesondere in den Morgen- und

Nachmittagsstunden zusätzlichen Verkehr durch Schüler:innen sowie Hol- und Bringverkehr erzeugt.

### **WA 3 (Bedarfsfläche)**

Südlich der Gemeinbedarfsfläche liegt das Baufeld WA 3 mit einer Größe von rund 1,0 ha. Im aktuellen Planungsstand ist hier keine kurzfristige Wohnbebauung vorgesehen (vgl. Kapitel 2.2). Die Fläche wird zunächst genutzt, um den Stellplatzbedarf der Wohnbauflächen WA 1 und WA 2 aufzunehmen. Rechnerisch ergibt sich für WA 3 jedoch ein Potenzial von etwa 190 WE, das im Planfall 2 als theoretische Erweiterung für eine mögliche spätere Wohnnutzung berücksichtigt wird. Die Realisierung des WA 3 ist u. a. an die weitere Entwicklung des Gesamtprojekts Elisabeth-Aue gekoppelt und setzt voraus, dass die auf WA 3 vorgesehenen Stellplätze durch baulich integrierte Lösungen innerhalb des Baufelds ersetzt werden können.

Für die weiteren Untersuchungen maßgebend ist damit der Planfall 1 mit rund 680 WE auf den Baufeldern WA 1 und WA 2 sowie der Gemeinbedarfsfläche mit der ISS. Diese beiden Nutzungen bilden die Grundlage für die Ermittlung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens. Während die Wohnnutzung ein dauerhaftes Grundaufkommen erzeugt, geprägt vom alltäglichen Berufs- und Versorgungsverkehr, führt die ISS zu einzelnen Spitzenbelastungen in den morgendlichen und nachmittäglichen Schulverkehrszeiten. Der Planfall 2 wird ergänzend als theoretische Maximalbetrachtung betrachtet und berücksichtigt die zusätzliche Wohnnutzung auf WA 3.

## **4.2 Erschließung des Plangebiets**

Die äußere Erschließung des Teilprojekts 1 erfolgt über die flankierenden Straßen Rosenthaler Weg im Süden und Blankenfelder Straße im Osten. Es bestehen somit zwei voneinander unabhängige Zuwegungen zum Plangebiet. Eine Durchbindung zwischen den beiden Straßen ist nicht vorgesehen, sodass Durchgangsverkehr (MIV) nicht möglich ist. Für den Fuß- und Radverkehr hingegen werden durchgängige Verbindungen geschaffen, die kurze und sichere Wege zwischen den Wohnbauflächen, der Schule und den angrenzenden ÖPNV-Haltestellen gewährleisten.

Die Wohnbauflächen WA 1 und WA 2 werden über die neu angelegte Planstraße A an die Blankenfelder Straße angeschlossen. Der Anschluss erfolgt in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Buswendeschleife der BVG.

Die Gemeinbedarfsfläche mit der ISS wird gesondert über den Rosenthaler Weg erschlossen. Am westlichen Rand des Schulgrundstücks soll ein verkehrsberuhigter Bereich entste-

hen, welcher ausschließlich für Rettungs-, Ver- und Entsorgungsverkehr zur Verfügung steht. Der zu erwartende Hol- und Bringverkehr ist hiervon ausdrücklich ausgenommen und wird über straßenbegleitende Parkstände am Rosenthaler Weg abgewickelt (vgl. Kapitel 6.2.1).

Das südlich angrenzende Baufeld WA 3 ist im aktuellen Planungsstand als temporäre Stellplatzfläche für die Wohnbauflächen WA 1 und WA 2 vorgesehen. Um diese Stellplätze möglichst direkt an das übergeordnete Straßennetz anzubinden und den zusätzlichen Verkehr aus dem inneren Quartiersbereich sowie dem Umfeld der Schule herauszuhalten, wird eine eigenständige Zufahrt vom Rosenthaler Weg erforderlich. Hierzu ist östlich des verkehrsberuhigten Bereichs, in unmittelbarer Nähe zur Wendeschleife der Straßenbahn, ein zusätzlicher Knotenpunkt vorgesehen. Entsprechend wird im Rahmen der VU, in Abstimmung mit der EGE und SenStadt, auch ein erster Knotenpunktentwurf erstellt, welcher die funktionalen Zusammenhänge des hier Beschriebenen anschaulich erläutert (vgl. Kapitel 6.4.2).

Da der Stellplatzbereich ausschließlich der Wohnnutzung vorbehalten bleiben und nicht durch Hol- und Bringverkehr oder Fremdparkende in Anspruch genommen werden soll, wird zudem eine Zugangsbeschränkung, beispielsweise durch ein Schrankensystem, empfohlen. Auf diese Weise wird die klare Zweckbindung dauerhaft gewährleistet.

Aufgrund der entsprechenden textlichen Festlegungen im städtebaulichen Vertrag kann für den Planfall 2 auch im Ausbauzustand die verkehrliche Erschließung über das Baufeld WA 3 nachgewiesen werden. Daher erfolgt die Annahme einer analogen Erschließung über den Rosenthaler Weg in Fortführung der beschriebenen Erschließungsstruktur. Diese Annahme dient der modellhaften Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen des theoretischen Erweiterungsfalls.

### **4.3 Vorgehensweise zur Ermittlung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens**

Zur Abschätzung des künftigen Verkehrsaufkommens (Planfall) sowie zur Bewertung der daraus resultierenden Leistungsfähigkeit der maßgebenden Knotenpunkte wird das durch das Vorhaben induzierte Verkehrsaufkommen ermittelt und anschließend räumlich wie auch tageszeitlich verteilt. Die Methodik orientiert sich an den »Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen« der FGSV. Ergänzend werden Kennwerte des Forschungsprojekts »Mobilität in Städten – SrV 2023« (siehe Kapitel 2.3), Angaben der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU), Informationen der Vorhabentragenden zum geplanten Bauungs- und Nutzungskonzept sowie eigene Erfahrungswerte aus vergleichbaren Untersuchungen herangezogen.

Im ersten Schritt erfolgt eine Abschätzung der Nutzer:innen entsprechend der geplanten Flächen und Nutzungen. Grundlage sind nutzungsspezifische Parameter, wie etwa die durchschnittliche Bewohner:innenzahl pro Wohneinheit, die Wegehäufigkeit pro Person und Tag sowie der Modal Split nach Verkehrsarten. Auf dieser Basis wird das zusätzliche Aufkommen für Bewohner:innen, Beschäftigte, Schüler:innen sowie den Wirtschaftsverkehr ermittelt. Von zentraler Bedeutung ist hierbei die Verkehrsmittelwahl, die im Hinblick auf die besondere Lage des Vorhabens gesondert betrachtet und projektspezifisch angepasst wird.

Im zweiten Schritt werden die ermittelten Verkehrsmengen zeitabhängig aufgeteilt, sodass die maßgebenden Spitzenzeiten (morgens und nachmittags) abgeleitet werden können. Diese bilden die Grundlage für die spätere Leistungsfähigkeitsbetrachtung.

Im dritten Schritt erfolgt die räumliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf das umliegende Straßennetz. Hierbei werden insbesondere die beiden flankierenden Anschlüsse Rosenthaler Weg und Blankenfelder Straße berücksichtigt, sodass eine realistische Prognose der Belastungen an den relevanten Knotenpunkten möglich ist.

Für die beiden betrachteten Planfälle 1 und 2 wird das gleiche methodische Vorgehen angewendet; Unterschiede ergeben sich ausschließlich aus der abweichenden Anzahl der Wohneinheiten.

#### 4.4 Verkehrsmittelwahl

Die Verkehrsmittelwahl für das Teilprojekt 1 wurde nutzungsbezogen differenziert und auf Grundlage der Abstimmungen mit SenMVKU, Vergleichswerten und eigenen Annahmen festgelegt. Die getroffenen Annahmen gelten für beide Planfälle identisch.

##### **Wohnen (inkl. Geflüchtetenwohnen und Besucher:innen)**

Für die rund 500 WE in WA 1 und WA 2 wird ein MIV-Anteil von 36 % festgelegt. Dieser Wert bewegt sich im mit SenMVKU abgestimmten Rahmen von 35 bis 40 % und berücksichtigt sowohl die Vergleichswerte für die äußere Stadt (35 % in der SrV 2013 bzw. 29 % in der SrV 2023) als auch die spezifischen Werte für Französisch-Buchholz, wo für die Alte Schäferei ein MIV-Anteil von 43 % angesetzt wurde. Deutlich geringere Werte von 20 % (SrV 2018 für Pankow) bzw. 16 % (SrV 2023 für Pankow) spiegeln zwar grundsätzlich eher den städtischen Durchschnitt bzw. die allgemeine Entwicklung im Mobilitätsverhalten wider, sind für die periphere Lage der Elisabeth-Aue jedoch nicht eins zu eins übertragbar. Ausschlaggebend für die Wahl eines höheren MIV-Anteils als im Bezirk Pankow selbst, aber beispielsweise niedriger als in der Alten Schäferei, sind die bereits im Bestand relativ guten ÖPNV-Anbindungen durch die Straßenbahnlinie 50 und mehrere Buslinien einerseits sowie die vergleichsweise

langen Reisezeiten in die Berliner Innenstadt andererseits. Ergänzend wurde die trotzdem die allgemeine Entwicklung rückläufiger MIV-Anteile berücksichtigt. Daraus ergibt sich insgesamt eine Verteilung von 36 % MIV, 23 % ÖPNV, 13 % Rad und 28 % Fuß.

Für die 180 WE im Modell »Wohnen statt MUF« wurde die Verkehrsmittelwahl differenziert betrachtet. Grundlage war u. a. die Fraunhofer-Studie »Nahmobilität für Migranten« (2017), die für Geflüchtete einen MIV-Anteil von 2 % ausweist. In Abstimmung mit SenMVKU wurde dieser Wert angepasst, da die Studie nur eine geringe Stichprobengröße aufwies und aktuelle Entwicklungen (z. B. Ukraine-Krieg) nicht berücksichtigt. Festgelegt wird ein MIV-Anteil von 5 %, ergänzt um 58 % ÖPNV, 9 % Rad und 28 % Fuß. Insbesondere der Fußverkehrsanteil wird hierbei bewusst identisch mit dem der übrigen Wohnnutzungen angesetzt, da grundsätzlich kein abweichendes Fußwegeverhalten zu erwarten ist. Die stärkere ÖPNV-Orientierung gegenüber der allgemeinen Wohnnutzung spiegelt dagegen die in der Studie beobachtete hohe ÖPNV-Affinität wider.

Auch die Besucher:innen beider Wohnnutzungen sind im Modal Split zu berücksichtigen. Für sie wurden die Werte der SrV 2023 für die äußere Stadt im Zweck »Freizeit« herangezogen, da Besuchswege im Wesentlichen Freizeitcharakter haben. Damit ergibt sich folgende Verteilung: MIV 26 %, ÖPNV 20 %, Rad 12 % und Fuß 42 %.

### **Schule (Schüler:innen und Beschäftigte)**

Für die Integrierte Sekundarschule wurde die Verkehrsmittelwahl nach Schüler:innen und Beschäftigten getrennt betrachtet. Bei den Schüler:innen ist zunächst davon auszugehen, dass etwa 10 % durch Eltern gebracht werden. Für diesen Hol- und Bringverkehr wird ein MIV-Anteil von 95 % angesetzt, da Elternfahrten nahezu ausschließlich mit dem Auto erfolgen. Die übrigen 90 % der Schüler:innen legen ihren Schulweg eigenständig zurück. Von dieser Gruppe wird nur ein geringer Teil – rund 3 % – mit dem Pkw unterwegs sein, was erwartungsgemäß in etwa dem Anteil der Oberstufe mit Führerscheinbesitz entspricht. Der überwiegende Rest verteilt sich auf ÖPNV, Rad und Fuß, wobei die Erreichbarkeit über die nahegelegenen Haltestellen von Straßenbahn und Bus eine besondere Rolle spielt.

Für die 66 Beschäftigten des Schulcampus wurde ein vergleichsweise hoher MIV-Anteil von 50 % angenommen. Dieser Wert orientiert sich an den Erfahrungen aus der Untersuchung zur Alten Schäferei. Ergänzend entfallen 25 % auf den ÖPNV, 15 % auf das Fahrrad und 10 % auf den Fußverkehr. Damit wird grundsätzlich berücksichtigt, dass die Beschäftigten von einer guten ÖPNV-Erschließung profitieren.

## 4.5 Verkehrsaufkommensermittlung

Auf Basis der zuvor beschriebenen Annahmen und Methodik wird im Folgenden das durch das Vorhaben erzeugte zusätzliche Verkehrsaufkommen ermittelt. Die Berechnung erfolgt für die Planfälle 1 und 2 nach identischem Vorgehen

### 4.5.1 Verkehrsaufkommensermittlung - Planfall 1

Das zusätzlich erzeugte Verkehrsaufkommen im Planfall 1 ergibt sich aus den geplanten Nutzungen »Wohnen« (WA 1 & WA 2) sowie der »ISS«. Die Ermittlung erfolgt auf Grundlage der unter Kapitel 4.4 dargestellten Verkehrsmittelwahl sowie nutzungsspezifischer Kenngrößen wie beispielsweise durchschnittliche Haushaltsgröße, Wegezahl pro Person oder Pkw-Besetzungsgrad.

#### Wohnen

Das durch die Wohnnutzung erzeugte Verkehrsaufkommen setzt sich überwiegend aus Bewohner-, Besucher- und Wirtschaftsverkehr zusammen. Grundlage sind rund 500 WE mit einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von etwa 2,0 Personen. Unter Berücksichtigung einer mittleren Wegezahl von 3,4 Wegen pro Person und Tag<sup>2</sup> sowie eines MIV-Anteils von 36 % sowie eines Pkw-Besetzungsgrads von 1,3 Personen pro Fahrt<sup>3</sup> ergibt sich ein werktägliches Bewohnerverkehrsaufkommen:

$$500 \text{ WE} \times 2,0 \text{ Pers./WE} \times 3,2 \text{ Wege/Tag}^4 \times 0,36 \text{ Kfz-Fahrten/Weg} \div 1,3 \approx 888 \text{ Kfz-Fahrten/24h}$$

Der Besucherverkehr unterscheidet sich vom Bewohnerverkehr hinsichtlich der Anzahl der Wege sowie in der Verkehrsmittelwahl. Es werden zwei Wege je Besucher:in sowie ein Pkw-Nutzungsgrad von 26 % und ebenfalls ein Besetzungsgrad von 1,3 angesetzt, wobei davon ausgegangen wird, dass die Anzahl der Besucherwege ca. 5 % der Anzahl Bewohnerwege entspricht.

$$85 \text{ Besucher:innen} \times 2 \text{ Wege/Besucher:in} \times 0,26 \text{ Kfz-Fahrten/Weg} \div 1,3 \approx 36 \text{ Kfz-Fahrten/24h}$$

Ergänzend wird Wirtschaftsverkehr in Höhe von 10 % der Bewohnerfahrten mit dem Pkw angesetzt. Daraus ergeben sich rund 90 Wirtschaftsfahrten am Tag.

<sup>2</sup> Tabellenbericht zum Forschungsprojekt »Mobilität in Städten – SrV 2023« in Berlin (Äußere Stadt) | Tab. 1.1

<sup>3</sup> Tabellenbericht zum Forschungsprojekt »Mobilität in Städten – SrV 2013« in Berlin (Äußere Stadt) | Tab 1.2

<sup>4</sup> Abminderung aller Wege unter Berücksichtigung der Wege außerhalb des Gebiets: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen | Köln | Ausgabe 2006 | S. 18

### Wohnen für Geflüchtete

Für die rund 180 WE im Modell „Wohnen statt MUF“ wird das Verkehrsaufkommen analog ermittelt. Maßgeblich ist hier der deutlich geringere MIV-Anteil von 5 % (vgl. Kapitel 4.4). In der zeitlichen Verteilung bestehen keine Unterschiede zum übrigen Wohnen, da auch hier erwartungsgemäß der Berufsalltag prägend sein wird.

$$180 \text{ WE} \times 2,0 \text{ Pers./WE} \times 3,2 \text{ Wege/Tag} \times 0,05 \text{ Kfz-Fahrten/Weg} \div 1,3 \approx 46 \text{ Kfz-Fahrten/24h}$$

Auch hier wird Besucherverkehr mit ca. 5 % der Bewohnerwege berücksichtigt.

$$28 \text{ Besucher:innen} \times 2 \text{ Wege/Besucher:in} \times 0,26 \text{ Kfz-Fahrten/Weg} \div 1,3 \approx 14 \text{ Kfz-Fahrten/24h}$$

Der Wirtschaftsverkehr wird in gleicher Weise mit 10 % der Pkw-Bewohnerfahrten angesetzt. Daraus ergeben sich rund 32 Wirtschaftsfahrten am Tag.

### Schule (ISS)

Das Verkehrsaufkommen der ISS setzt sich aus Schüler- und Beschäftigtenverkehr sowie ergänzendem Wirtschaftsverkehr zusammen. Maßgebend ist die Anzahl von 625 Schüler:innen sowie insgesamt 66 Beschäftigten.

Für die Schüler:innen wird ein Hol- und Bringanteil von zehn Prozent unterstellt, wovon 95 % per Pkw erfolgen. Die übrigen 90 % der Schüler:innen kommen eigenständig, wovon etwa drei Prozent mit dem Pkw fahren (Kapitel 4.4).

$$62 \text{ Schüler:innen} \times 4,0 \text{ Wege/Tag} \times 0,95 \text{ Kfz-Fahrten/Weg} \div 1,1 \approx 218 \text{ Kfz-Fahrten/24h}$$

$$563 \text{ Schüler:innen} \times 2,0 \text{ Wege/Tag} \times 0,03 \text{ Kfz-Fahrten/Weg} \div 1,0 \approx 34 \text{ Kfz-Fahrten/24h}$$

Bei den Beschäftigten wird ein MIV-Anteil von 50 % angesetzt (vgl. Mobilitätskonzept zur Alten Schäferei).

$$66 \text{ Beschäftigte} \times 2,5 \text{ Wege/Tag} \times 0,50 \text{ Kfz-Fahrten/Weg} \div 1,1 \approx 78 \text{ Kfz-Fahrten/24h}$$

Der Wirtschaftsverkehr der Schule (Lieferungen, Entsorgung) wird zusätzlich anhand Erfahrungswerte aus vergleichbaren Projekten berücksichtigt. Daraus ergeben sich rund 10 Wirtschaftsfahrten am Tag.

In Tabelle 4-1 ist das Ergebnis der Aufkommensermittlung für die jeweiligen Nutzungen zusammenfassend aufgeführt.

**Tabelle 4-1** Planfall 1 | Aufteilung der zusätzlich erzeugten Gesamtfahrten pro Tag nach Teilfläche

Teilfläche	Kfz/24h
Wohnen	1.024
Wohnen für Geflüchtete	92
ISS	340
<b>zusätzlicher Gesamtverkehr</b>	<b>1.456</b>

#### 4.5.2 Verkehrsaufkommensermittlung - Planfall 2

Im Planfall 2 wird ergänzend zur Betrachtung des Planfalls 1 die Wohnnutzung auf dem Baufeld WA 3 mit rund 190 WE berücksichtigt. Die Berechnung des hierdurch entstehenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens erfolgt nach demselben Vorgehen.

Für die zusätzlichen 190 WE ergibt sich – unter Ansatz der gleichen Parameter ein werktägliches Bewohnerverkehrsaufkommen von etwa 340 Kfz-Fahrten/24 h.

$$190 \text{ WE} \times 2,0 \text{ Pers./WE} \times 3,2 \text{ Wege/Tag} \times 0,36 \text{ Kfz-Fahrten/Weg} \div 1,3 \approx 338 \text{ Kfz-Fahrten/24h}$$

Einschließlich Besucher- und Wirtschaftsverkehr resultieren daraus insgesamt rund 390 zusätzliche Kfz-Fahrten/24 h.

Das Verkehrsaufkommen aus der ISS sowie dem Wohnen für Geflüchtete bleibt gegenüber Planfall 1 unverändert, da sich deren Nutzungsumfang nicht ändert.

In Tabelle 4-2 ist das Ergebnis der Aufkommensermittlung für die jeweiligen Nutzungen zusammenfassend aufgeführt.

**Tabelle 4-2** Planfall 2 | Aufteilung der zusätzlich erzeugten Gesamtfahrten pro Tag nach Teilfläche

Teilfläche	Kfz/24h
Wohnen	1.414
Wohnen für Geflüchtete	92
ISS	340
<b>zusätzlicher Gesamtverkehr</b>	<b>1.846</b>

## 4.6 Tageszeitliche und räumliche Verteilung

Die folgenden Ausführungen gelten identisch für die Planfälle 1 und 2, da sich die Verteilungsmuster der einzelnen Nutzungen unabhängig von der Gesamtzahl der Wohneinheiten verhalten. Unterschiede ergeben sich lediglich in der absoluten Höhe der Verkehrsbelastungen.

### 4.6.1 Tageszeitliche Verteilung

In Hinblick auf eine sichere Betrachtung der Leistungsfähigkeit ist insbesondere der Zeitraum mit der höchsten Verkehrsbelastung (Spitzenstunde) relevant. Liegt in der Spitzenstunde ein stabiler Verkehrsablauf vor, ist davon auszugehen, dass dieser auch in den übrigen Tagesstunden gewährleistet bleibt. Die Untersuchung zielt daher auf die Ermittlung des höchsten zusätzlichen Verkehrsaufkommens in der Spitzenstunde ab.

Die zeitliche Verteilung orientiert sich an standardisierten Tagesganglinien, z. B. der Studie »Mobilität in Deutschland (MiD)« sowie an eigenen vergleichbaren Verkehrserhebungen. Ergänzend werden Ergebnisse der SrV 2023 für Berlin herangezogen (vgl. Kapitel 2.3).

Während sich bei den Wohnnutzungen ein durch den Berufsalltag geprägtes Profil zeigt, weist die Schulnutzung mit Hol- und Bringverkehr sowie gestaffelten Endzeiten eigene Besonderheiten auf, welche gesondert zu berücksichtigen sind.

#### **Wohnen**

Die Verkehrsverteilung der Wohnnutzungen ist durch den Berufsalltag geprägt. Am Vormittag zwischen 07:00 und 10:00 Uhr dominiert der Quellverkehr aus dem Gebiet (Fahrten zur Arbeit oder Ausbildung), am Nachmittag zwischen 15:00 und 19:00 Uhr tritt ein hoher Zielverkehr in das Gebiet auf (Rückkehr in die Wohnungen). Für die Wohnungen im Modell »Wohnen statt MUF« ist aufgrund der sozioökonomischen Struktur zwar eine stärkere Orientierung am ÖPNV anzunehmen (vgl. Kapitel 4.4), in der zeitlichen Verteilung zeigen sich jedoch keine Unterschiede zur allgemeinen Wohnnutzung. Ergänzend entstehen in den Mittags- und Abendstunden Wege mit Freizeit- und Versorgungszwecken. Der Besucherverkehr weist ebenfalls einen Schwerpunkt in den Nachmittags- und Abendstunden auf und überlagert punktuell die allgemeinen Spitzenzeiten, bleibt in deren Anteil jedoch vergleichsweise gering.

#### **Schule (ISS)**

Die Schulnutzung erzeugt eine deutliche Konzentration am Morgen. Zwischen 07:00 und 08:00 Uhr entsteht ein hoher Zielverkehr durch Schüler:innen, resultierendem Hol- und Bringverkehr sowie durch die Lehrkräfte. Am Nachmittag zeigt sich zwischen 15:00 und

16:00 Uhr ein entsprechend hoher Quellverkehr, der durch gestaffelte Schulendzeiten und zusätzliche Angebote im Sport- und Freizeitbereich zeitlich etwas entzerrt wird. Insgesamt prägt die Schule jedoch die verkehrliche Belastung, insbesondere in der morgendlichen Spitzenstunde

### Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr (Wohnen & Schule) verteilt sich gleichmäßiger über den Tagesverlauf. Die hauptsächliche Ver- und Entsorgung erfolgt am Vormittag, jedoch treten auch am Nachmittag Fahrten – insbesondere durch Post- und Paketdienste – regelmäßig auf. Eine klar abgegrenzte Spitzenstunde ist hier nicht ausgeprägt; die Belastung verteilt sich gleichmäßig über den Tag.

Die Überlagerung der einzelnen Tagesganglinien verdeutlicht (siehe Tabelle 4-3), dass die maßgebenden Spitzenzeiten für das Plangebiet im Zeitraum 07:00 bis 08:00 Uhr am Morgen sowie 15:00 bis 16:00 Uhr am Nachmittag liegen. Diese Zeiträume entsprechen hierbei den in der SrV 2023 für Berlin ausgewiesenen Spitzenstunden und bilden anschließend die Grundlage für die Bemessung der Knotenpunkte im umliegenden Straßennetz.

### Planfall 1

Nach Überlagerung der einzelnen Tagesgänge (Planfall 1) ergibt sich das in Tabelle 4-3 dargestellte Verkehrsaufkommen in den maßgebenden Spitzenstunden.

**Tabelle 4-3** Planfall 1 | Übersicht Quell- und Zielverkehr in der maßgebenden Spitzenstunde nach Teilflächen

Teilfläche	Frühspitzenstunde (07:00 – 08:00 Uhr)		Spätspitzenstunde (15:00 – 16:00 Uhr)	
	Quellverkehr (Kfz/h)	Zielverkehr (Kfz/h)	Quellverkehr (Kfz/h)	Zielverkehr (Kfz/h)
Wohnen	85	8	34	50
ISS	38	64	18	11
$\Sigma$	123	72	52	61

## Planfall 2

Analog ergibt sich nach Überlagerung der einzelnen Tagesgänge das in Tabelle 4-4 dargestellte Verkehrsaufkommen in den maßgebenden Spitzenstunden für den Planfall 2.

**Tabelle 4-4** Planfall 2 | Übersicht Quell- und Zielverkehr in der maßgebenden Spitzenstunde nach Teilflächen

Teilfläche	Frühspitzenstunde (07:00 – 08:00 Uhr)		Spätspitzenstunde (15:00 – 16:00 Uhr)	
	Quellverkehr (Kfz/h)	Zielverkehr (Kfz/h)	Quellverkehr (Kfz/h)	Zielverkehr (Kfz/h)
Wohnen	115	9	45	67
ISS	38	64	18	11
$\Sigma$	153	73	63	78

### 4.6.2 Räumliche Verteilung

Das durch das Teilprojekt 1 zusätzlich erzeugte Verkehrsaufkommen wird über die beiden flankierenden Straßen Rosenthaler Weg im Süden und Blankenfelder Straße im Osten abgewickelt. Eine Durchbindung für den motorisierten Individualverkehr ist nicht vorgesehen.

#### Bewohnerverkehr

Die Unterbringung der notwendigen Stellplätze für die Nutzungsart Wohnen ist auf einer temporären Stellplatzanlage auf dem südlich angrenzenden Baufeld WA 3 vorgesehen und ausschließlich über den Rosenthaler Weg erreichbar. Damit konzentriert sich der Bewohnerverkehr nahezu vollständig auf den dortig neu entstehenden Knotenpunkt (KP 5) – siehe auch Kapitel 6.4.

Gleichwohl ist zu berücksichtigen, dass Bewohner:innen die Planstraße A auch direkt anfahren können, beispielsweise zum kurzfristigen Ausladen von Einkäufen. Der Quell- und Zielverkehr von mobilitätseingeschränkten Personen, welche ihren Stellplatz in Wohnortnähe (und somit im Bereich der Planstraße A) aufweisen, wird an dieser Stelle ebenfalls vernachlässigt. Im Rahmen der Untersuchung wird sämtlicher Bewohnerverkehr der Stellplatzanlage und damit dem Rosenthaler Weg zugerechnet, um eine Betrachtung zur sicheren Seite zu gewährleisten.

Da bei der Betrachtung relevanter Ziele sowie übergeordneter Verkehrsachsen ebenso wie bei der Analyse der bestehenden Verkehrsströme im Umfeld des Teilprojekts 1 keine eindeutige Identifikation von dominierenden Zielrichtungen möglich war, wird für die weitere Betrachtung von einer Gleichverteilung des zusätzlichen Bewohnerverkehrs ausgegangen. Diese erfolgt in Richtung der beiden Hauptachsen B 96a im Westen sowie Rosenthaler

Weg / Blankenfelder Straße im Osten; dort mit weiterführenden Relationen unter anderem in Richtung Berliner Straße, A 114 oder A 10.

Die prozentuale Aufteilung der räumlichen Verteilung des Bewohnerverkehrs ist in Abbildung 4-1 dargestellt.

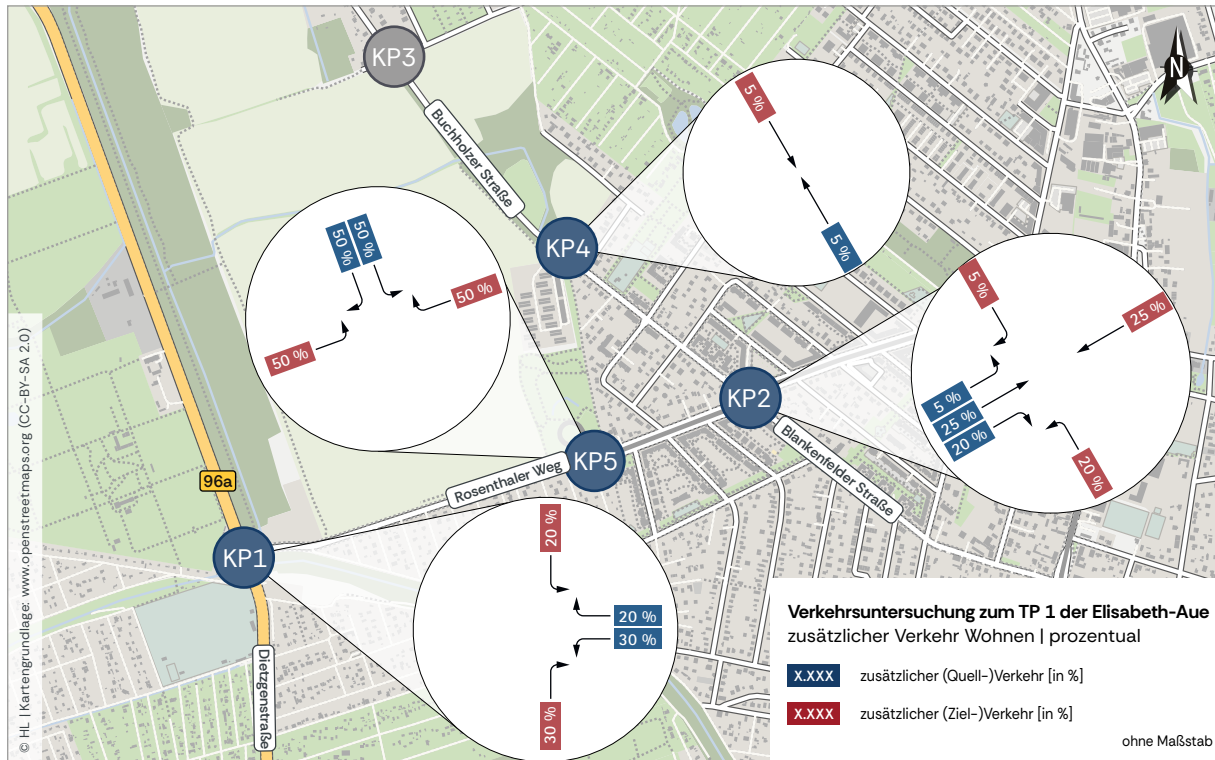


Abbildung 4-1 Räumliche Verteilung zusätzlicher Verkehr »Wohnen« | prozentual

### Besucher- und Wirtschaftsverkehr Wohnen

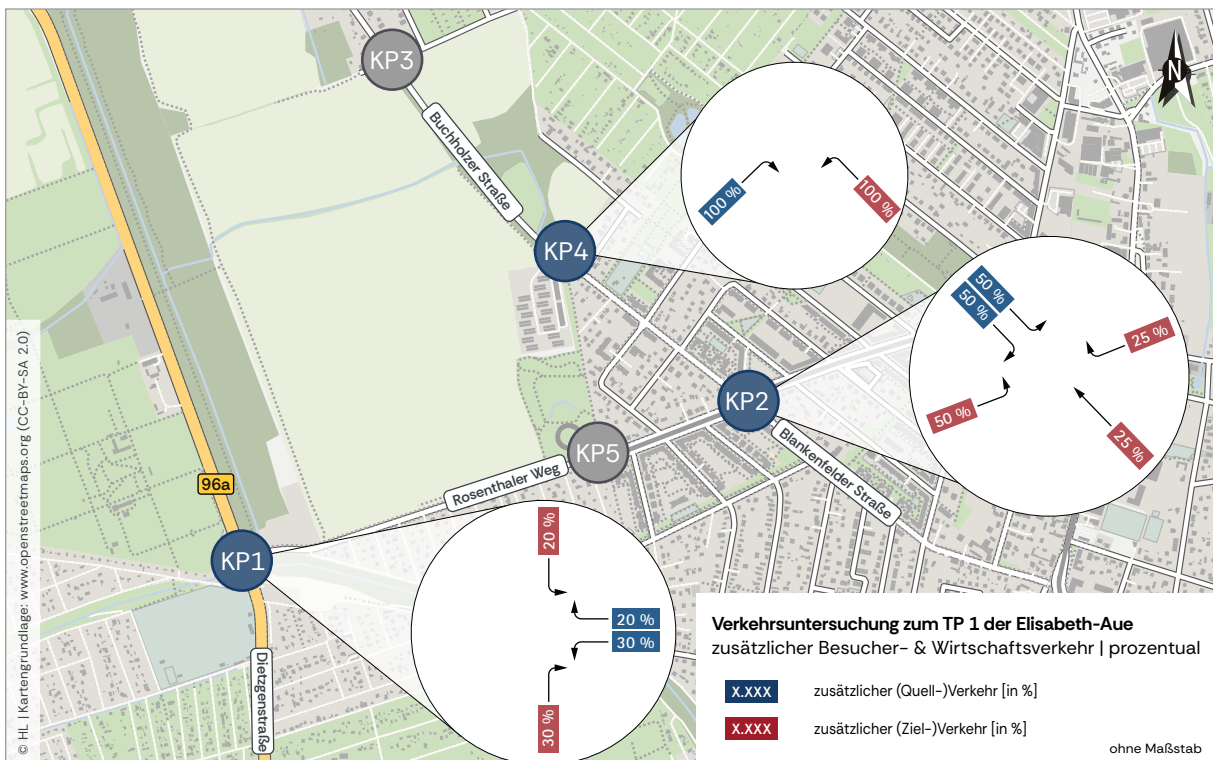
Besucher:innen der Wohnnutzung haben keinen Zugang zur Stellplatzanlage auf WA 3, da diese zweckgebunden ausschließlich den Bewohner:innen vorbehalten ist. Sämtlicher Besucherverkehr wird daher über die Planstraße A abgewickelt und über den Anschluss an die Blankenfelder Straße (KP 4) geführt. Gleiches gilt für den Wirtschaftsverkehr der Wohnnutzung, etwa durch Liefer- und Entsorgungsfahrten oder Dienstleistungen.

Der hierdurch entstehende zusätzlichen Verkehr bewegt sich insgesamt in einer vergleichsweise geringen Größenordnung. Mit Blick auf das bestehende Verkehrsaufkommen an der Blankenfelder Straße und die zu erwartenden Belastungen sind daher ausreichende Kapazitätsreserven zu erwarten, sodass auch etwaige Fahrten von Bewohner:innen ohne Weiteres abgewickelt werden können.

In der räumlichen Verteilung des Besuchs- und Wirtschaftsverkehrs lässt sich analog zum Bewohnerverkehr keine dominierende Zielrichtung feststellen. Für die Untersuchung wird da-

her ebenfalls von einer Gleichverteilung in Richtung der beiden Hauptachsen B 96a im Westen sowie Rosenthaler Weg / Blankenfelder Straße im Osten ausgegangen. Als Betrachtung zur sicheren Seite wird unterstellt, dass kein Verkehr nach Norden über die Blankenfelder Straße abfließt. Sämtliche zusätzlichen Verkehre passieren somit die maßgebenden Knotenpunkte an der B 96a bzw. am Rosenthaler Weg.

Die prozentuale Aufteilung der räumlichen Verteilung des Besucher- und Wirtschaftsverkehrs ist in Abbildung 4-2 dargestellt.



**Abbildung 4-2** Räumliche Verteilung zusätzlicher Verkehr »Besucher« und »Wirtschaft« | prozentual

### Schulverkehr (ISS)

Das durch die ISS erzeugte Verkehrsaufkommen wird vollständig über den Rosenthaler Weg abgewickelt. Der Hol- und Bringverkehr wird über straßenbegleitende Parkstände am Rosenthaler Weg organisiert (vgl. Kapitel 6.2.1). Die übrigen Pkw-Fahrten von Schüler:innen und Beschäftigten verteilen sich auf die bestehenden straßenbegleitenden Parkplatzanlagen entlang des Rosenthaler Wegs. Ein Einfahren in den verkehrsberuhigten Bereich der Schule wird aufgrund entsprechend vorgelagerter, verkehrsrechtlicher Anordnungen nicht möglich sein. Dieser dient ausschließlich Rettungsfahrten sowie der Ver- und Entsorgung.

Der verkehrsberuhigte Bereich vor der Schule wird in Abstimmung mit EGE / SenStadt über eine Fahrradstraße an den Knotenpunkt 5 angebunden, welche für Wirtschaftsverkehr freigegeben ist.

In der räumlichen Verteilung des Schulverkehrs ist ferner ebenfalls keine eindeutige Zielrichtung zu identifizieren. Entsprechend wird wie zuvor eine Gleichverteilung in Richtung der beiden Hauptachsen B 96a im Westen sowie Rosenthaler Weg / Blankenfelder Straße im Osten angenommen.

Die prozentuale Aufteilung der räumlichen Verteilung des Schulverkehrs ist in Abbildung 4-3 dargestellt.

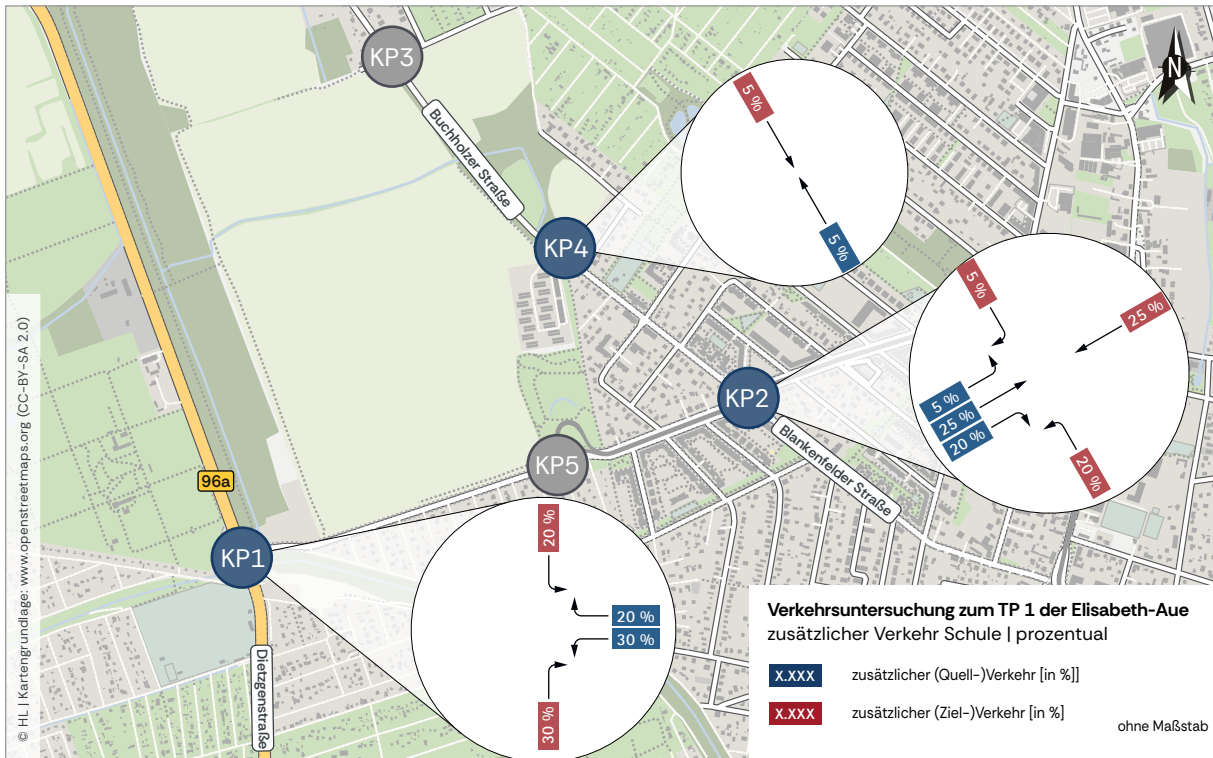


Abbildung 4-3 Räumliche Verteilung zusätzlicher Verkehr »Schule« | prozentual

## Zusammenfassung

Die räumliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens im Teilprojekt 1 stellt sich somit wie folgt dar:

- Bewohnerverkehr konzentriert sich am KP 5 am Rosenthaler Weg. Die hierfür erforderlichen Stellplätze werden temporär auf dem WA 3 im Rahmen einer entsprechenden Stellplatzanlage untergebracht (Planfall 1). Da im Rahmen des städtebaulichen Vertrags die Herstellung notwendiger Stellplätze innerhalb des WA 3 planerisch gesichert ist, kann für den Planfall 2 von einer identischen räumlichen Verteilung des MIV wie im Planfall 1 ausgegangen werden.

- Besucher- und Wirtschaftsverkehr der Wohnnutzung nutzt ausschließlich den KP 4 (Planstraße A) an der Blankenfelder Straße. Hierfür werden Kurzzeit-Stellplätze entlang der Planstraße A für Besucher:innen sowie eine Liefer- und Ladezone für den Wirtschaftsverkehr in der Planstraße A integriert (siehe 6.2.2).
- Schulverkehr wird vollständig über den Rosenthaler Weg abgewickelt, mit straßenbegleitenden Kurzhaltebereichen für den Hol- und Bringverkehr sowie mit einer gesonderten Erschließung für den Wirtschaftsverkehr (einschließlich Rettungskräfte). Die bereits vorhandenen Parkstände entlang des Rosenthaler Wegs sollten hierfür zukünftig bewirtschaftet und im Sinne einer kurzfristigen Nutzung als Kurzzeit-Parkplätze zeitlich limitiert werden.

Damit ergibt sich eine klare funktionale Trennung: Der Rosenthaler Weg übernimmt die Hauptlast durch Bewohner- und Schulverkehr, während die Blankenfelder Straße lediglich ergänzenden Verkehr aus Besuch und Wirtschaft aufnimmt.

## 4.7 Ergebnis der Verkehrsaufkommensermittlung

### 4.7.1 Planfall 1

Das zusätzlich erzeugte Verkehrsaufkommen im Planfall 1 wird aufbauend auf den vorherigen Ergebnissen für die maßgebenden Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag zusammengeführt (siehe Abbildung 4-4 & Abbildung 4-5).

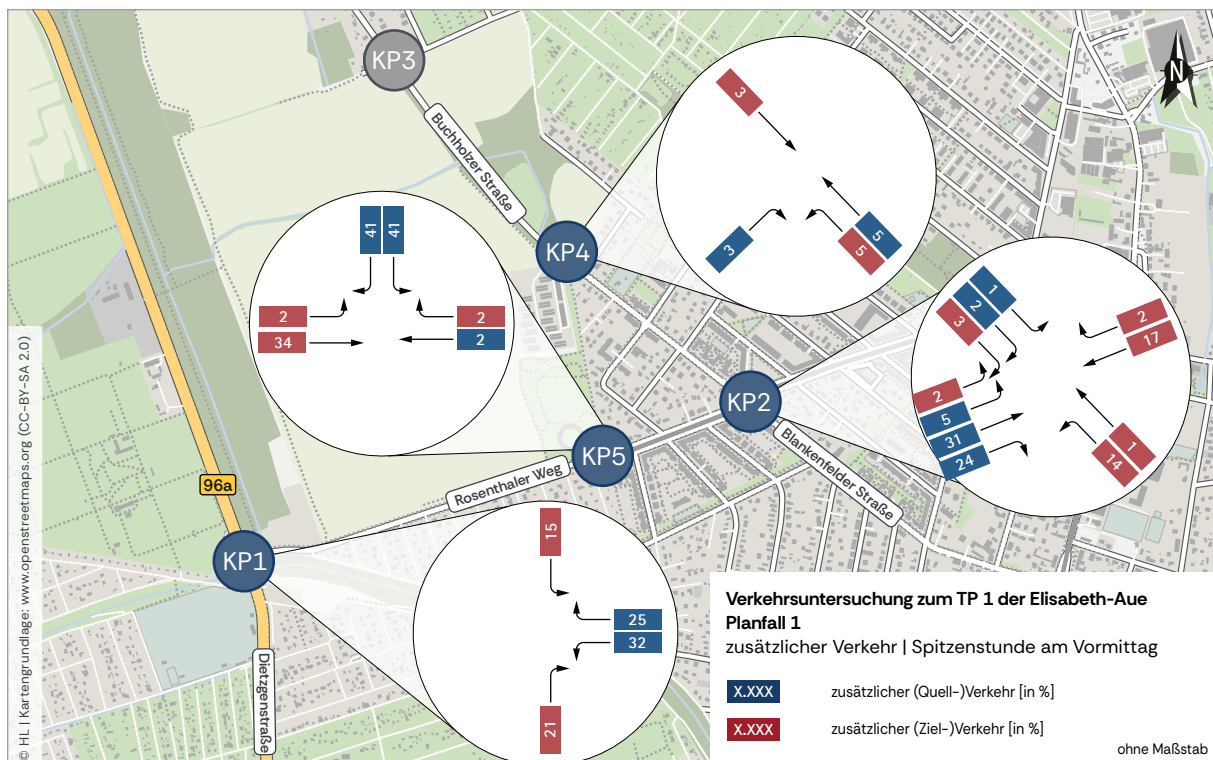


Abbildung 4-4 Planfall 1: Spitzenstunde am Vormittag | Zusätzliches Verkehrsaufkommen

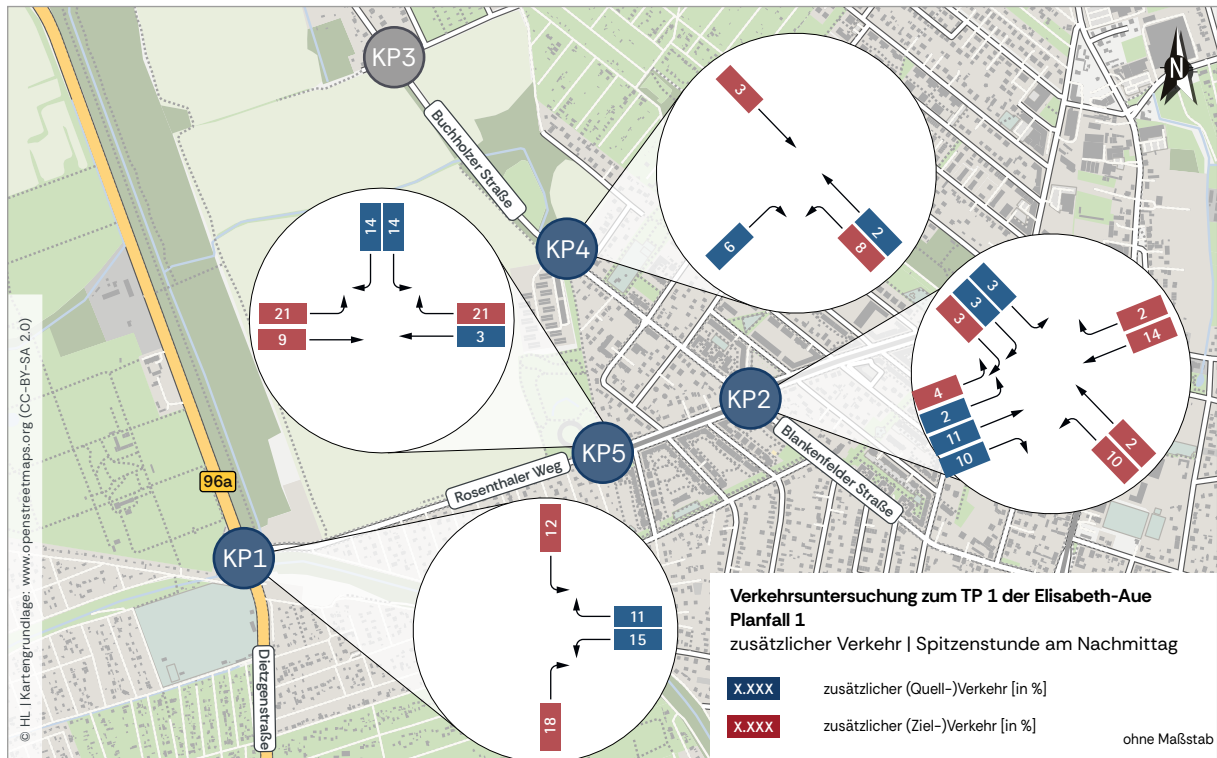


Abbildung 4-5 Planfall 1: Spitzenstunde am Nachmittag | Zusätzliches Verkehrsaufkommen

Damit erhöht sich das Verkehrsaufkommen an den maßgebenden Knotenpunkten um rund fünf Prozent vormittags und drei Prozent nachmittags. Maßgebend für die Belastung am Vormittag ist die ISS, welche insbesondere am Morgen zusätzlich Hol- und Bringverkehr auslöst.

#### 4.7.2 Planfall 2

Das zusätzlich erzeugte Verkehrsaufkommen im Planfall 2 wird analog zum vorherigen Vorgehen bestimmt und für die maßgebenden Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag zusammengeführt (siehe Abbildung 4-6 & Abbildung 4-7).

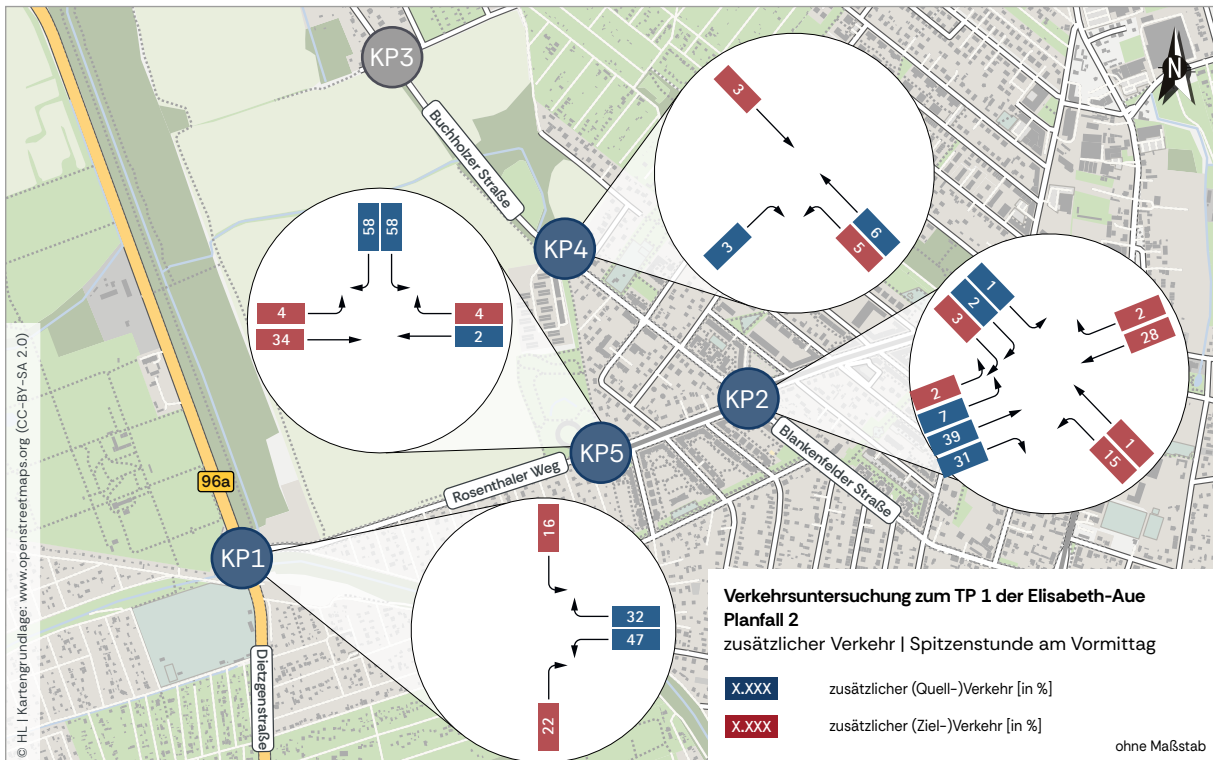


Abbildung 4-6 Planfall 2: Spitzenstunde am Vormittag | Zusätzliches Verkehrsaufkommen

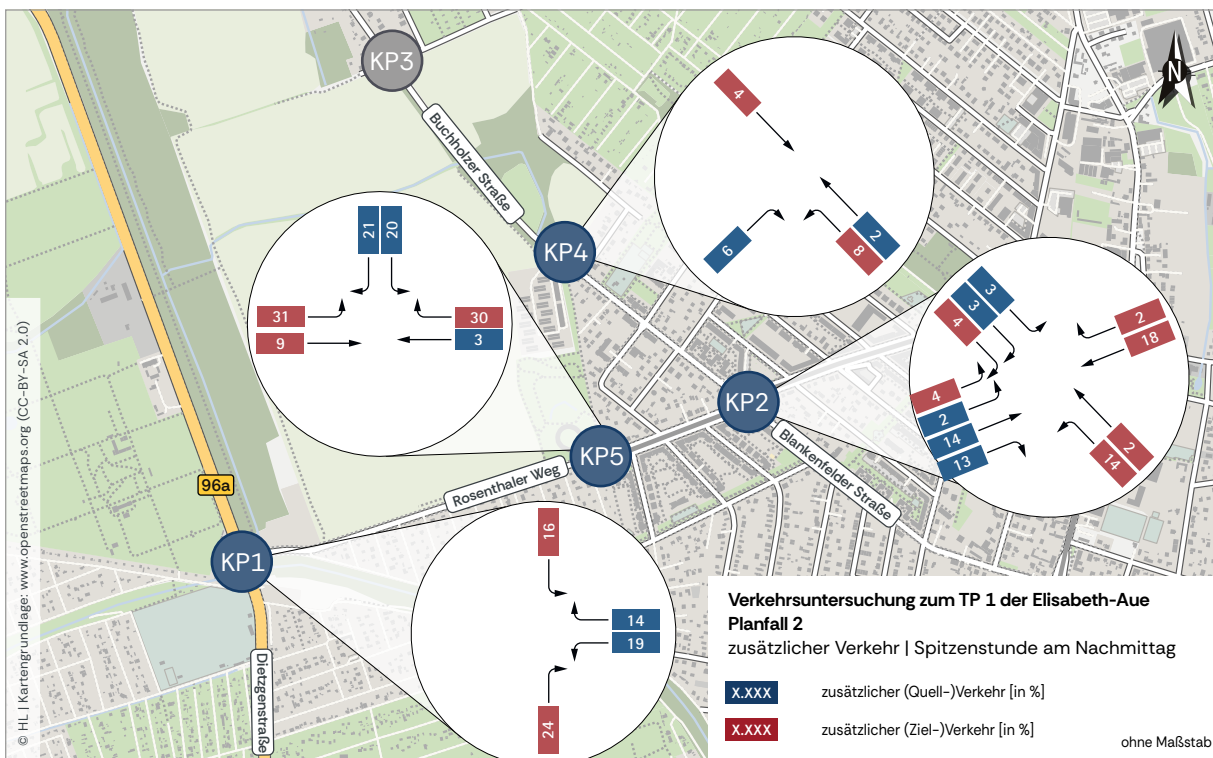


Abbildung 4-7 Planfall 2: Spitzenstunde am Nachmittag | Zusätzliches Verkehrsaufkommen

Gegenüber dem Planfall 1 zeigt sich nur eine geringfügige Zunahme des Verkehrsaufkommens innerhalb der maßgebenden Spitzenstunden. Die relative Zunahme am Gesamtverkehrsaufkommen in den Spitzenstunden bleibt nahezu unverändert.

## 4.8 Zukünftiges Gesamtverkehrsaufkommen

Nach dem Leitfaden für verkehrliche Untersuchungen des Landes Berlin wird das zukünftige Verkehrsaufkommen üblicherweise sowohl für den Analyse- als auch für den Prognose-Planfall ermittelt. Für das Teilprojekt 1 wird auf eine separate Prognosebetrachtung verzichtet, da – wie in Kapitel 3.3 dargestellt – die aktuellen Verkehrserhebungen bereits eine Betrachtung zur sicheren Seite ermöglichen. Maßgebend ist daher der Analyse-Planfall.

Das zukünftige Gesamtverkehrsaufkommen ergibt sich aus der Überlagerung der erhobenen Bestandswerte mit dem zusätzlich durch das Vorhaben erzeugten Verkehr. Diese Überlagerung wurde für beide Planfälle durchgeführt. Die so ermittelten Werte bilden die Grundlage für die Bemessung der maßgebenden Knotenpunkte und dienen als Basis für die anschließende Leistungsfähigkeitsuntersuchung.

### 4.8.1 Planfall 1

Die Abbildung 4-8 und Abbildung 4-9 zeigen das zukünftige Gesamtverkehrsaufkommen in den maßgebenden Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag.

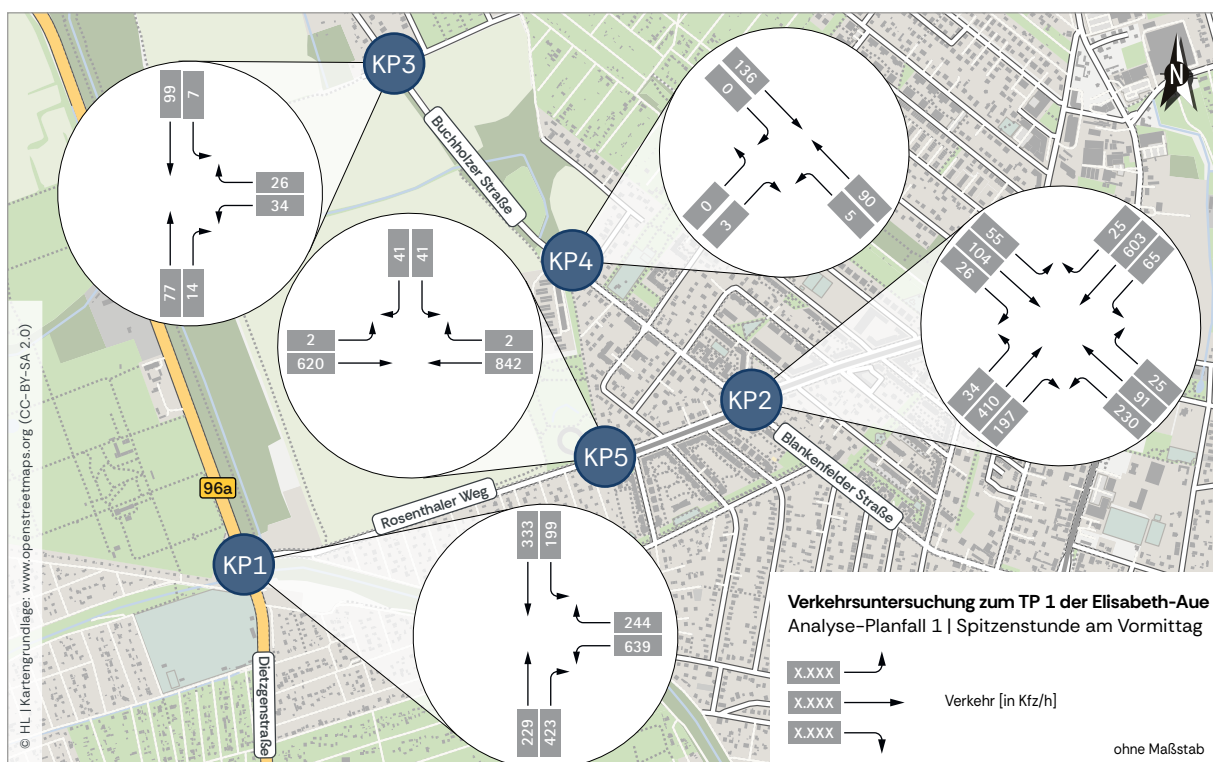


Abbildung 4-8 Planfall 1: Spitzenstunde am Vormittag | zukünftiges Gesamtverkehrsaufkommen

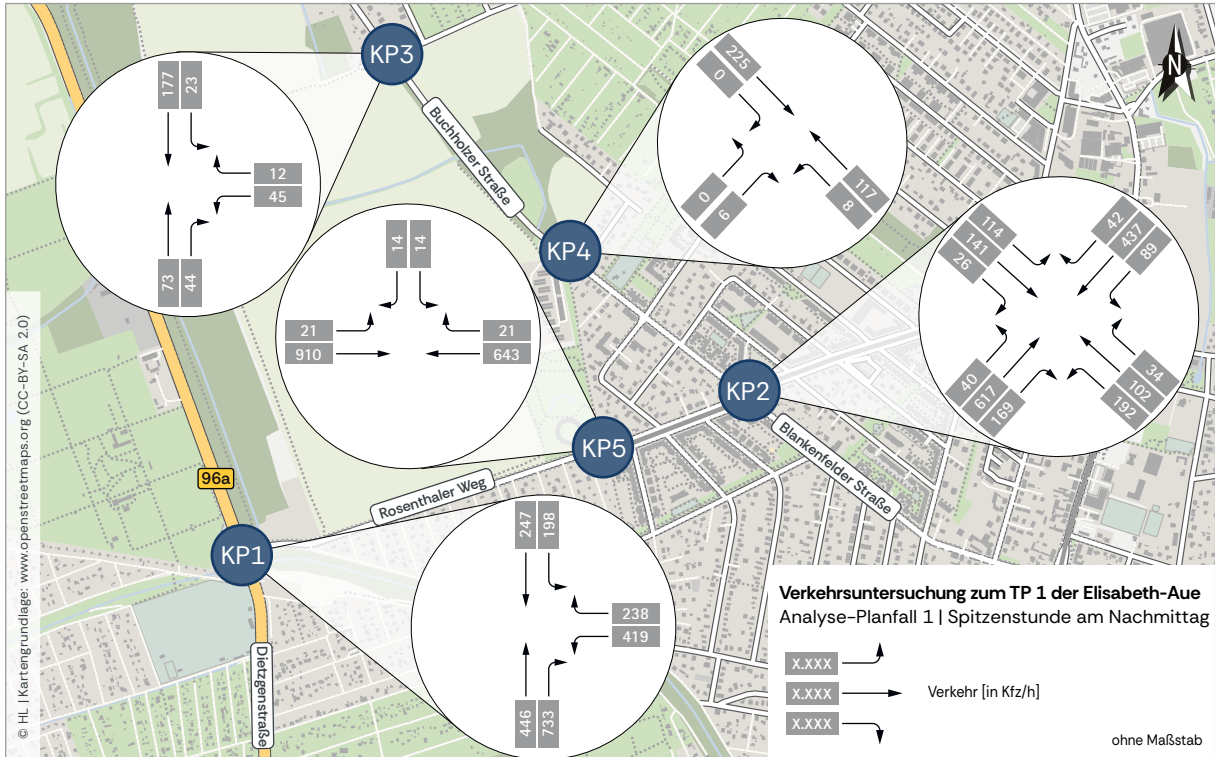


Abbildung 4-9 Planfall 1: Spitzens Stunde am Nachmittag | zukünftiges Gesamtverkehrsaufkommen

#### 4.8.2 Planfall 2

Das zukünftige Gesamtverkehrsaufkommen des Planfalls 2 ist in den Abbildung 4-10 und Abbildung 4-11 dargestellt. Sie zeigen die entsprechenden Spitzens Stunden am Vormittag und am Nachmittag in Analogie zum Planfall 1.

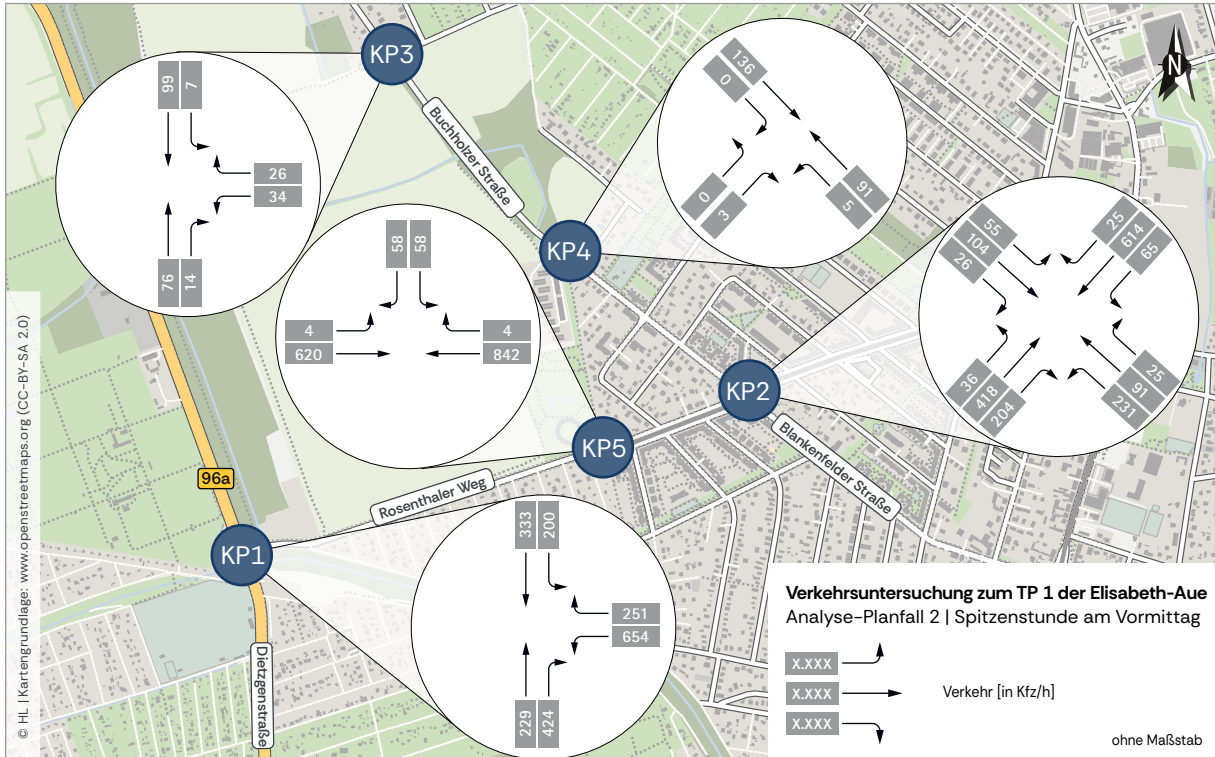


Abbildung 4-10 Planfall 2: Spitzenstunde am Vormittag | zukünftiges Gesamtverkehrsaufkommen

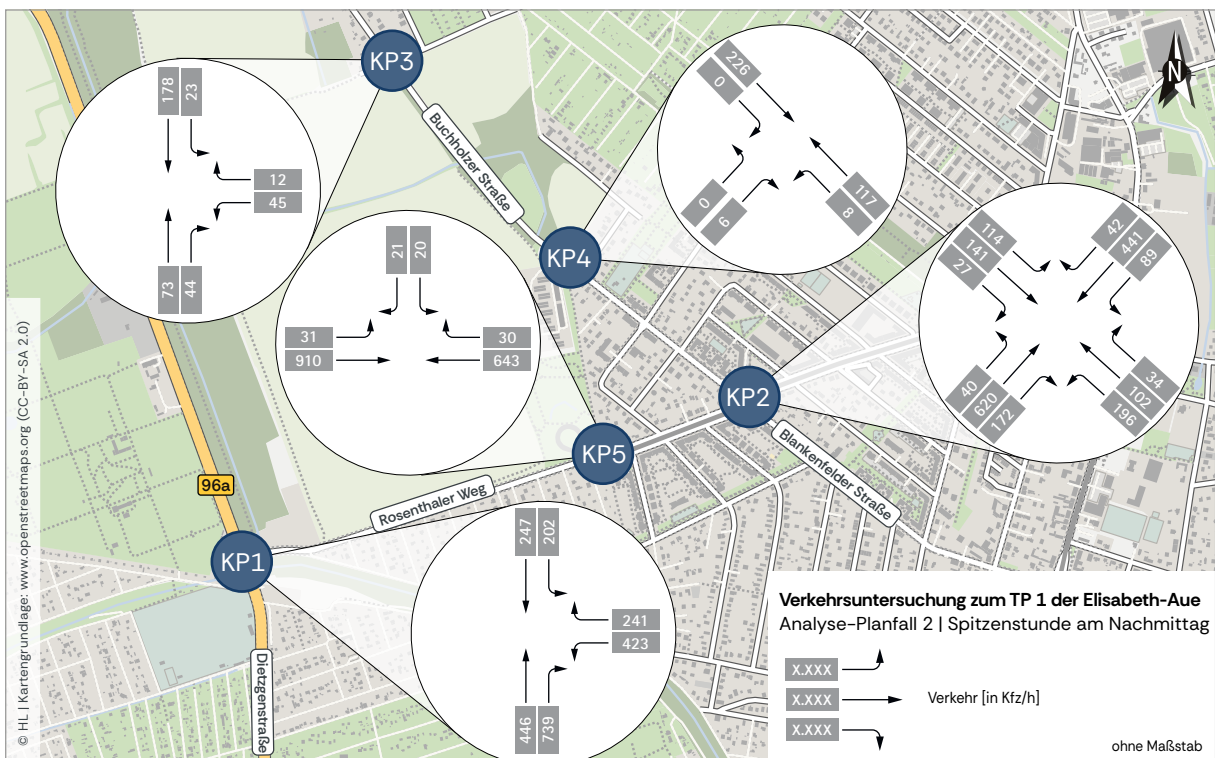


Abbildung 4-11 Planfall 2: Spitzenstunde am Nachmittag | zukünftiges Gesamtverkehrsaufkommen

## 5 Leistungsfähigkeitsuntersuchung

Im folgenden Kapitel wird die Leistungsfähigkeit der maßgebenden Knotenpunkte sowie der geplanten Ein- und Ausfahrten des Teilprojekts 1 untersucht. Ziel ist es zu prüfen, ob eine stabile Verkehrsabwicklung und eine leistungsfähige Erschließung des Plangebiets gewährleistet werden kann.

Als Vergleichshorizont dient der Analyse-Nullfall (Bestand). Maßgebend für die Untersuchung ist der Analyse-Planfall, bei dem das zusätzliche Verkehrsaufkommen des Teilprojekts 1 auf die erhobenen Bestandswerte überlagert wird. Auf die Erstellung eines Prognose-Nullfalls sowie eines Prognose-Planfalls wird – wie in Kapitel 3.3 erläutert – verzichtet.

### 5.1 Grundsätze und Voraussetzungen des HBS-Verfahrens

Das Verfahren zur Leistungsfähigkeitsberechnung wird in der Regel nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) durchgeführt. Es handelt sich um das in Deutschland anerkannte Standardverfahren (Stand der Technik), welches eine objektive und vergleichbare Bewertung der Verkehrsqualität u. a. an Knotenpunkten ermöglicht.

Als zentrale Bewertungsgrößen dienen die Kapazitätsreserve sowie die daraus abgeleitete mittlere Wartezeit der Verkehrsteilnehmenden. Diese Werte werden in Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) eingeteilt, die je Anwendungsfall eine Einordnung von freien bis hin zu überlasteten Betriebszuständen erlaubt.

An nicht signalisierten Knotenpunkten ergibt sich die mittlere Wartezeit aus der Differenz zwischen der rechnerischen Kapazität eines Stroms (also der stündlich maximal möglichen Verkehrsmenge) und dem tatsächlichen Aufkommen.

An signalisierten Knotenpunkten wird die Wartezeit aus der Grundwartezeit und der Rückstauwartezeit gebildet. Die Grundwartezeit spiegelt den Wechsel zwischen Sperr- und Freigabezeit wider, während die Rückstauwartezeit durch Fahrzeuge entsteht, die bei Grünende nicht vollständig abfließen können.

Bei der Ermittlung der Kapazität werden ferner auch vereinfacht Einflüsse des Fuß- und Radverkehrs auf den Fahrzeugabfluss berücksichtigt.

## Grenzen des Verfahrens

Das HBS-Verfahren basiert auf stets einem stationären Verkehrszustand und geht ausschließlich von einer Signalsteuerung mit Festzeitprogrammen aus. Kurzfristige Spitzen innerhalb der Bemessungsstunde können zwar abgebildet werden, dynamische Schwankungen des Verkehrsablaufs aber nur eingeschränkt.

Darüber hinaus erfolgt lediglich eine Einzelknotenbetrachtung. Effekte aus der Koordinierung mehrerer Lichtsignalanlagen, verkehrsabhängigen Steuerungen oder resultierenden Pulkbildungen werden im Verfahren nicht oder nur unvollständig berücksichtigt. Ebenso sind Rückstaueffekte, welche sich über mehrere Knotenpunkte hinweg aufschaukeln können, nicht abbildbar.

## 5.2 Verkehrssimulation

Für eine realitätsnahe Beurteilung des Verkehrsgeschehens im Umfeld der Elisabeth-Aue wird anstelle der HBS-Berechnung eine mikroskopische Verkehrssimulation durchgeführt. Ziel ist es, die zu erwartende Verkehrsqualität unter dynamischen Bedingungen abzubilden und dabei sowohl die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Knotenpunkten als auch die Interaktionen der verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen angemessen zu berücksichtigen.

Hierfür wird mit der Software PTV VISSIM ein Verkehrsmodell erstellt, das den Abschnitt des Rosenthaler Wegs, der B 96a sowie der Blankenfelder Straße umfasst. Eingeschlossen sind jeweils die vorgelagerten Abschnitte der Knotenzufahrten sowie die angrenzenden Nebenstraßen (siehe Abbildung 5-1). Die Modellstruktur, Parameter und Auswerteverfahren gelten planfallübergreifend; die Zuflussgrößen unterscheiden sich entsprechend der in Kapitel 4.5 ermittelten Verkehrsaufkommen der Planfälle.



Abbildung 5-1 Schematische Darstellung des Simulationsnetzes

PTV VISSIM ist ein mikroskopisches, zeitschrittorientiertes und verhaltensbasiertes Simulationsmodell zur Nachbildung von Verkehrsvorgängen im städtischen wie im außerörtlichen Bereich. Neben dem motorisierten Individualverkehr können auch der straßengebundene öffentliche Personennahverkehr sowie Rad- und Fußverkehr abgebildet werden. Im Simulationsmodell werden der MIV, der Schwerverkehr, der Linienbus- und Straßenbahnbetrieb (inklusive der jeweiligen Taktzeiten) sowie der Rad- und Fußverkehr berücksichtigt.

Das Simulationsmodell VISSIM berücksichtigt ferner die folgenden Randbedingungen:

- Schaltprogramme der Lichtsignalanlagen
- zulässige Geschwindigkeiten
- die Anzahl und Aufteilung der Fahrstreifen an den jeweiligen Knotenpunkten und Strecken
- sämtliche Vorfahrtsregeln
- bedingt bevorzugte zu Fuß Gehende und Radfahrende an Knotenpunkten
- Grenz- und Folgezeitlücken beim Durchsetzen bevorzugter Ströme von abbiegenden Fahrzeugen
- Zeit- und Wegelücken zum Vorderfahrzeug
- Fahrstreifenwechsellvorgänge

Die Methodik der Simulation basiert darauf, dass jedes Fahrzeug als kleinste Einheit unabhängig im Netz geführt wird und in jeder Sekunde realitätsnah auf die umliegenden Verkehrsteilnehmenden reagiert. Aus diesem Grund entstehen bei jedem Simulationsdurchgang mit fortschreitender Zeit unterschiedliche Verkehrssituationen. Entsprechend den vorgegebenen Verkehrsströmen erhalten die Fahrzeuge ihre Routenentscheidungen, nach denen sie an Knotenpunkten abbiegen oder geradeaus weiterfahren. Dabei berücksichtigen sie die übrigen Fahrzeuge im Netz sowie die Lichtsignalanlagen. Die Wahl des Fahrstreifens erfolgt weitgehend frei; Fahrzeuge wechseln bei geeigneten Lücken den Fahrstreifen, um ihrer Routenentscheidung zu folgen oder um weniger belastete Fahrstreifen zu nutzen. Finden sie keine geeignete Lücke, wird gewartet.

Neben den Signalprogrammen sind im Modell auch bedingt verträgliche Ströme abgebildet, etwa querende Fußgänger:innen oder entgegenkommende Fahrzeuge beim Abbiegen. Unterschiedliche Fahrzeugarten (Pkw, Lkw, Bus, Rad) bewegen sich entsprechend ihrer Typisierung hinsichtlich Beschleunigungs- und Bremsverhalten. Das Fahrverhalten wird durch das psycho-physische Fahrzeugfolgemodell nach Wiedemann<sup>5</sup> <sup>6</sup> beschrieben, das zudem abbildet, dass sich Verkehrsteilnehmende individuell unterscheiden – einige eher zügig, andere zurückhaltender.

Die Strecken und Knotenpunkte des Netzes sind maßstäblich anhand von Luftbildern und Planunterlagen nachgebildet. Das Verkehrsaufkommen wird über die Zufahrten des Hauptnetzes als Belastung gemäß der Verkehrserhebung bzw. der Verkehrsaufkommensermittlung eingespeist. Ferner wird auf dem Nebenstraßennetz ein sogenannter »fiktiver Verkehr« eingespeist, welcher in diversen – kurzen – Schleifen durch das Netz geführt wird. Dieses fiktive Verkehrsaufkommen tritt jedoch an keinem der für die Untersuchung relevanten Knotenpunkte – weder signalisiert noch nicht signalisiert – in Erscheinung. Es dient ausschließlich dazu, mögliche Reaktionen von Verkehrsteilnehmer:innen an den untergeordneten Knotenpunkten abzubilden. Das hierfür berücksichtigte Nebenstraßennetz ist ebenfalls in Abbildung 5-1 dargestellt.

Zur Kalibrierung und Validierung des Simulationsmodells werden außerdem die Hinweise zur mikroskopischen Verkehrsflusssimulation der FGSV herangezogen. Um deren Anforderungen zu erfüllen, wurden die im Rahmen der Untersuchung durchgeführten Verkehrszählungen sowie die damit verbundenen videogestützten Beobachtungen hinsichtlich des Fahrverhaltens ausgewertet. Als Referenz dienten die zwei maßgebenden Knotenpunkte im Netz: der Knotenpunkt Rosenthaler Weg / Blankenfelder Straße aufgrund seiner Dimension und der

<sup>5</sup> Universität Karlsruhe, Institut für Verkehrswesen, Rainer Wiedemann: Simulation des Straßenverkehrsflusses | Karlsruhe | 1974

<sup>6</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV | Hrsg.): Hinweise zur mikroskopischen Verkehrssimulation | Köln | 2006,

Vielzahl an Interaktionen (vierarmig, Straßenbahnbetrieb, Vielzahl Fuß- und Radfurten) sowie ergänzend der Knotenpunkt B 96a / Rosenthaler Weg, welcher sich durch ein hohes Verkehrsaufkommen und eine besonders gute Abgleichbarkeit mit den videogestützten Beobachtungen auszeichnet (u. a. gute Einsehbarkeit von Rückstaulängen und Aufstellvorgängen im Knotenpunktbereich).

Diese Kalibrierung dient grundsätzlich dazu, das Fahrverhalten im Modell anzupassen, wenn Abweichungen zu den realen Beobachtungen festgestellt werden. Im vorliegenden Fall zeigte sich jedoch, dass die Standardeinstellungen von VISSIM die Realität bereits zutreffend abbilden, sodass keine Anpassungen erforderlich waren.

Die vorliegende Leistungsfähigkeitsbetrachtung basiert somit auf empirisch gemessenen Werten, die sich aus dem Zusammenspiel der Fahrzeuge mit den modellierten Randbedingungen ergeben, und nicht – wie im HBS-Verfahren – auf theoretischen Annahmen.

### 5.2.1 Kenngrößen für die Bewertung nach dem HBS-Verfahren für die Verkehrssimulation

Um eine einheitliche und nachvollziehbare Bewertung der Situation zu ermöglichen und insbesondere Vergleiche zwischen der mikroskopischen Verkehrssimulation und dem etablierten Bewertungsschema des HBS-Verfahrens (siehe Abbildung 5-2 und Abbildung 5-3) ziehen zu können, werden zunächst die maßgebenden Bewertungskriterien definiert. Nachfolgend sind die wesentlichen Ausgabegrößen des VISSIM-Modells aufgeführt:

- Reisezeit – Die Reisezeit gibt die tatsächliche Reisezeit zwischen zwei Punkten an.
- Rückstaulänge – Die Rückstaulänge gibt die durchschnittliche Staulänge im betrachteten Intervall an.
- Verlustzeit – Die Verlustzeit gibt die Differenz zwischen der ungestörten Reisezeit (ohne Fremdeinwirkung) von der tatsächlichen Reisezeit zwischen zwei Punkten an.
- Standzeit – Die Standzeit gibt die Stillstandzeit des Fahrzeugs am Knotenpunkt an.

Die Qualität des Verkehrsablaufs wird in der Simulation im Wesentlichen anhand folgender Kriterien und in der angegebenen Rangfolge bewertet:

- Verlustzeit
- Rückstaulänge (mittlere Staulänge, 95 % Perzentil – gemäß HBS)

Für die Auswertung der Simulation wird somit die Verlustzeit als zentrale Bewertungsgröße herangezogen. Sie wird in der Simulation mit der mittleren Wartezeit gleichgesetzt und dient damit als maßgebliches Kriterium für die Beurteilung der Verkehrsqualität an den Knotenpunkten.

Um die Verlustzeit zu bestimmen, müssen zwei Punkte definiert werden: der Startpunkt der Messung und der Endpunkt nach dem Durchfahren des jeweiligen Knotenpunkts. Während der Endpunkt eindeutig als Ausfahrt aus dem Knotenpunkt festgelegt ist, erfolgt die Definition des Startpunkts anhand der 95 %-Perzentil-Rückstaulänge. Hierzu wurden vor der eigentlichen Simulation zehn Simulationsläufe durchgeführt, um die maßgebende Rückstaulänge je Fahrbeziehung und Fahrstreifen zu ermitteln. Der Startpunkt wurde anschließend individuell für jede Fahrbeziehung gesetzt. Grundsätzlich wurde hierbei in der Simulation eine Strecke von bis zu 1.000 m vor einem Knotenpunkt protokolliert.

Die Definition der Staulänge in der Simulation unterscheidet sich dabei wesentlich von der Berechnung im HBS-Verfahren. In der Simulation hängt die Staulänge von den gewählten Parametern wie Geschwindigkeit, Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug und Länge der überwachten Strecke ab. Dadurch können die simulierten Staulängen von den nach HBS berechneten Werten ggf. deutlich abweichen. Während das HBS die Rückstaulänge rechnerisch aus der Aufstellkapazität eines Fahrstreifens und der Eintreffwahrscheinlichkeit ableitet, bildet die Simulation auch stockenden Verkehr ab, der durch Beschleunigungs- und Bremsvorgänge sowie durch die steigende Interaktionsdichte in der Knotenpunktzufahrt entsteht. In vereinfachter Form bedeutet dies, dass die in der Simulation angegebenen Staulängen nicht ausschließlich hintereinander wartende Fahrzeuge darstellen, sondern auch langsam fahrende Fahrzeuge im Zuflussbereich berücksichtigen. In der Folge können die simulierten Rückstaulängen höher als die berechneten HBS-Werte liegen.

Entsprechendes gilt auch für den Vergleich von Verlustzeit (Simulation) und Wartezeit (HBS). Das HBS-Verfahren kann nicht alle im Vorfeld eines Knotenpunkts auftretenden Zeitverluste berücksichtigen, da es auf vereinfachten Berechnungsansätzen basiert. In der Simulation hingegen werden sämtliche Zeitverluste – sowohl direkt am Knotenpunkt als auch in der Zufahrt – fahrzeuggenau erfasst.

Die Ableitung der QSV erfolgt anschließend auf Grundlage der nach HBS definierten Wartezeiten. Eine Übersicht zu den Definitionen der QSV für lichtsignalisierte sowie nicht lichtsignalisierte Knotenpunkte gemäß HBS ist der nachfolgenden Abbildung 5-2 zu entnehmen.

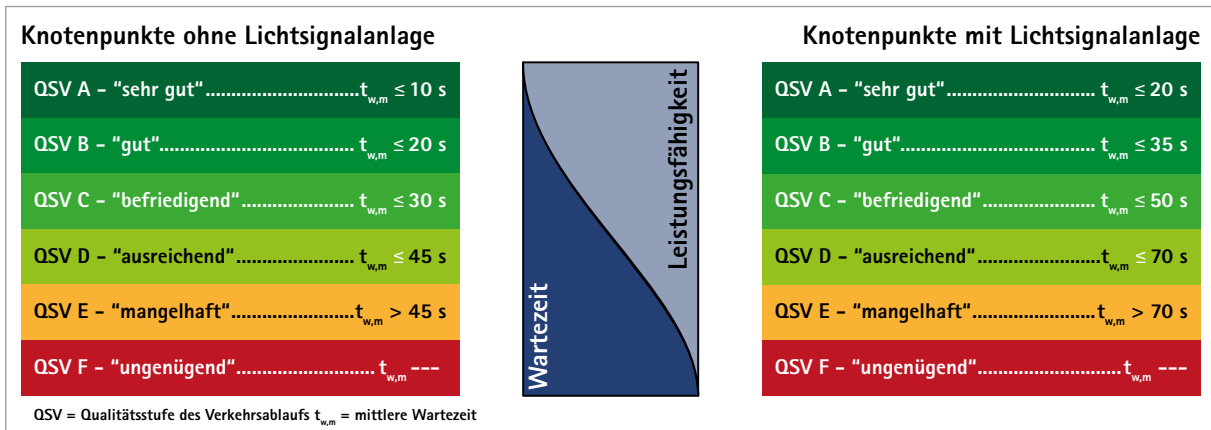


Abbildung 5-2 Darstellung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS ( $t_{w,m}$  - mittlere Wartezeit)

Die Grenze der Leistungsfähigkeit eines Knotenpunkts wird durch die QSV D beschrieben, in welcher der Knotenpunkt mit Blick auf seine Dimensionierung und gemessen an seinem Verkehrsaufkommen das wirtschaftliche Optimum erreicht, jedoch keine weiteren Kapazitätsreserven zur Verfügung stehen. Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs sind hierbei gemäß dem nachfolgend dargestellten Schaubild in Abbildung 5-3 definiert.

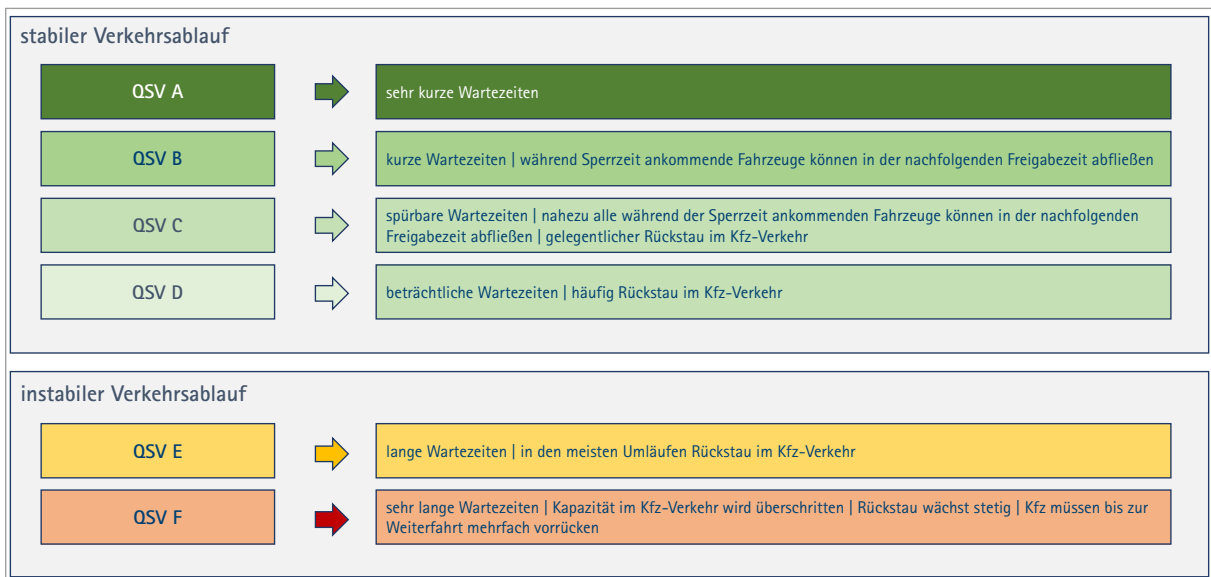


Abbildung 5-3 Erläuterungen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

### 5.3 Verkehrstechnische Grundlagen

Die Grundlage für die Bewertung der Verkehrsqualität an den signalisierten Knotenpunkten mit den Anwahlnummern »21023« (B 96a / Rosenthaler Weg) und »21932« (Rosenthaler Weg / Blankenfelder Straße) bilden die vorliegenden verkehrstechnischen Unterlagen (VTU). Für die Untersuchung der maßgebenden Knotenpunkte wird im Rahmen der Prüfung auf die Festzeitprogramme der Lichtsignalanlagen zurückgegriffen, welche gemäß Wochenschaltplan

in den Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag gelten. Dieses Vorgehen ermöglicht eine hinreichend genaue Bewertung der Verkehrsqualität und stützt sich auf folgenden Annahmen:

- Auf Basis der Festzeitprogramme lassen sich bestehende Defizite und mögliche Engstellen im Verkehrsablauf zuverlässig aufzeigen.
- Die gewählte Vorgehensweise ist geeignet, da die vorliegenden Unterlagen nur eingeschränkt lesbar waren, insbesondere in Bezug auf Phasenübergänge und Steuerungslogiken.
- Innerhalb des vorhandenen Phasenfolgeplans und der zugehörigen Parameterlisten können durch händische Anpassungen die wesentlichen Mechanismen einer verkehrsabhängigen Steuerung hinreichend genau nachgebildet werden.

Es wird somit festgehalten, dass die Untersuchung vollständig auf den Festzeitprogrammen basiert und eine Prüfung verkehrsabhängiger Steuerungsverfahren nicht erfolgt ist.

## 5.4 Verkehrsqualität im Bestand (Analyse-Nullfall)

Im Folgenden wird die bestehende Verkehrsqualität an den maßgebenden Knotenpunkten im Umfeld des Plangebiets dargestellt. Ziel ist es, die aktuelle Leistungsfähigkeit zu bestimmen, und damit Referenzwerte für die weiteren Betrachtungen im Zusammenhang mit der Umsetzung des Vorhabens zu schaffen. Der Analyse-Nullfall dient als gemeinsame Referenz für die Bewertung beider Planfälle.

### 5.4.1 Analyse-Nullfall | Spitzenstunde am Vormittag

Die folgende Abbildung 5-4 zeigt die ermittelten Qualitätsstufen der Leistungsuntersuchung im Analyse-Nullfall für die morgendliche Spitzenstunde an den Knotenpunkten des Untersuchungsgebiets.

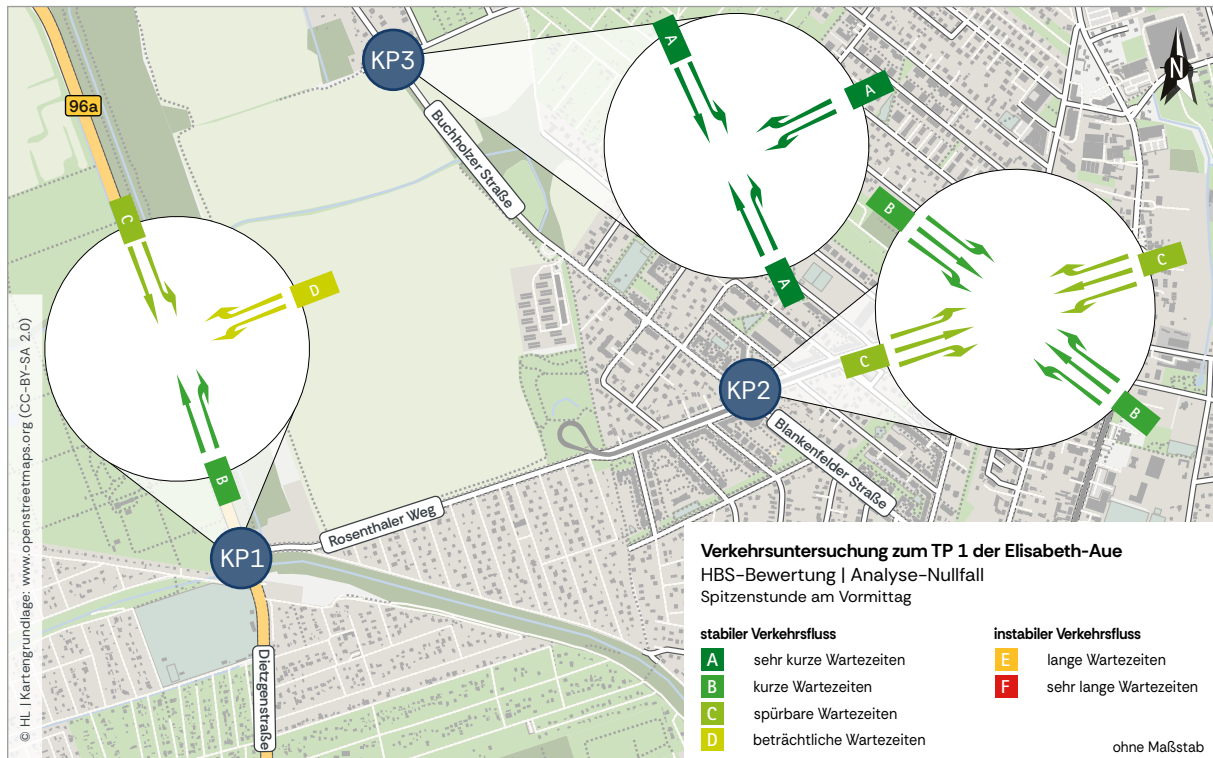


Abbildung 5-4 Analyse-Nullfall | Qualitätsstufen nach HBS – Spitzenstunde am Vormittag

Die Leistungsfähigkeitsbetrachtung für die morgendliche Spitzenstunde zeigt am Knotenpunkt 1 ein differenziertes Bild. Während insbesondere der Verkehr auf der B 96a gut mit lediglich geringen Verzögerungen abgewickelt werden kann (QSV B und C), steigen die mittleren Wartezeiten im Rosenthaler Weg mitunter deutlich an und sind bereits beträchtlich (QSV D). Vereinzelt können sich längere Rückstaus bilden, welche jedoch regelmäßig wieder abgeführt werden können. Insgesamt sind noch bedingt Kapazitätsreserven vorhanden.

*Ergänzend wird darauf hinzuweisen, dass die Zufahrten der B 96a als Mischfahrstreifen bewertet wurden. Dies ergibt sich daraus, dass zum einen keine Richtungspfeile auf der Fahrbahn markiert sind und zum anderen die Zufahrten mit Vollscheiben signalisiert werden. Abbiegeströme sind daher nur bedingt verträglich.*

Am Knotenpunkt 2 stellt sich insgesamt eine stabilere Verkehrssituation dar. Hier liegen ausschließlich die QSV B und C vor. Die Hauptlastrichtungen entlang des Rosenthaler Wegs erreichen die QSV C, während in den Nebenrichtungen die QSV B erreicht wird. Insgesamt kann der Knotenpunkt somit als leistungsfähig bewertet werden.

Der Knotenpunkt 3 ist als vorfahrts geregelter Knotenpunkt zu bewerten und weist durchweg die QSV A auf. Sämtliche Fahrbeziehungen werden ohne nennenswerte Wartezeiten abgewickelt.

Insgesamt zeigt sich zur morgendlichen Spitzenstunde im Analyse-Nullfall flächendeckend ein stabiler Verkehrsablauf. Die signalisierten Knotenpunkte weisen zwar einzelne stärker belastete Zufahrten mit höheren Wartezeiten (bis zu 60 s) auf, bewegen sich jedoch noch im Bereich einer leistungsfähigen Abwicklung. Am vorfahrtsgeregelten Knotenpunkt 3 liegt eine uneingeschränkt gute Verkehrsqualität vor.

Die nachfolgende Tabelle 5-1 stellt die maßgebenden ermittelten Werte der Verkehrssimulation (Mittelwert aus zehn Simulationsläufen) ergänzend tabellarisch dar.

**Tabelle 5-1** Analyse-Nullfall | Spitzenstunde am Vormittag - Ergebnisse der Verkehrssimulation

Knotenpunkt	Knotenpunktzufahrt	Verlustzeit / mittlere Wartezeit	Rückstaulänge (95 %-Perzentil <sup>7</sup> )	QSV
KP 1	B 96a - Süd	39 s	87 m	B
KP 1	B96a - Nord	33 s	112 m	C
KP 1	Rosenthaler Weg - Ost	56 s (Richtung Nord) 60 s (Richtung Süd)	230 m	D
KP 2	Rosenthaler Weg - West	42 s (Richtung Ost & Süd) 43 s (Richtung Nord)	108 m	C
KP 2	Rosenthaler Weg - Ost	40 s (Richtung West & Nord) 43 s (Richtung Süd)	202 m	C
KP 2	Blankenfelder Straße - Nord	34 s (Richtung West & Süd) 31 s (Richtung Ost)	23 m	B
KP 2	Blankenfelder Straße - Süd	23 s (Richtung Ost & Nord) 28 s (Richtung West)	38 m	B
KP 3	Buchholzer Straße - Nord	0 s	/	A
KP 3	Schillingweg - Ost	1 s	/	A
KP 3	Buchholzer Straße - Süd	1 s	/	A

<sup>7</sup> zur Validierung der Verlustzeitmessung

## 5.4.2 Analyse-Nullfall | Spitzenstunde am Nachmittag

Die folgende Abbildung 5-5 stellt die Qualitätsstufen der Leistungsfähigkeitsuntersuchung im Analyse-Nullfall für die nachmittägliche Spitzenstunde an den Knotenpunkten des Untersuchungsgebiets dar.

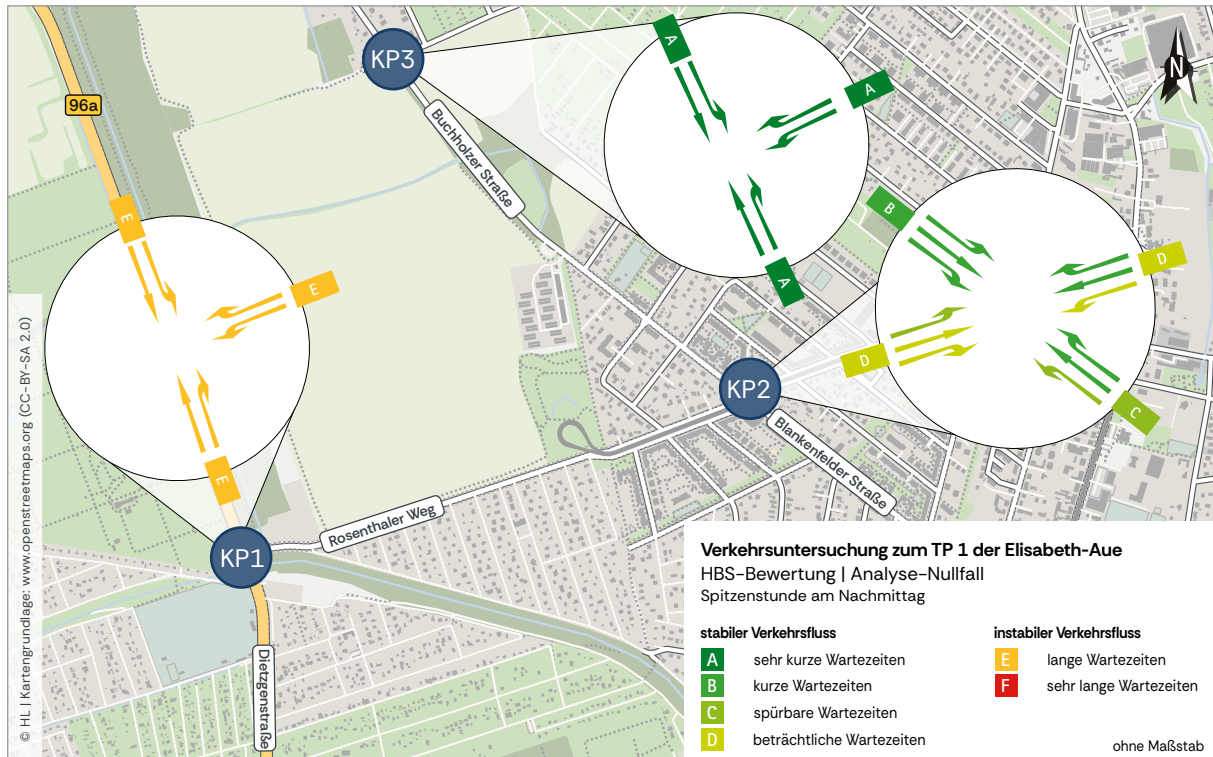


Abbildung 5-5 Analyse-Nullfall | Qualitätsstufen nach HBS - Spitzenstunde am Nachmittag

Die Leistungsfähigkeitsbetrachtung für die nachmittägliche Spitzenstunde zeigt am Knotenpunkt 1 eine deutlich prekärere Gesamtsituation als am Vormittag. Sämtliche Knotenpunktzufahrten erreichen lediglich die QSV E. Die mittleren Wartezeiten sind entsprechend lang. Da alle Knotenpunktzufahrten gleichermaßen belastet sind und dementsprechend Anforderungen an die verkehrsabhängige Steuerung (VA) stellen, ergibt sich kaum Spielraum für die VA lösend einzugreifen. Die Kapazitäten sind nahezu erschöpft. Rückstauereignisse können jedoch vereinzelt noch abgewickelt werden, sodass die QSV F nicht erreicht wird. Im Vergleich zum Vormittag verschärft sich die Situation allerdings erheblich.

Am Knotenpunkt 2 stellt sich eine insgesamt noch ausreichende, aber ebenfalls eine deutlich angespanntere Verkehrssituation als am Vormittag dar. Die Hauptlastrichtungen entlang des Rosenthaler Weg erreichen mitunter nur noch die QSV D, während die untergeordneten Ströme aufgrund ihrer geringen Verkehrsmengen weiterhin gut abgewickelt werden können. Dies entspricht einer QSV B in der nördlichen und einer QSV C in der südlichen

Knotenpunktzufahrt. Damit sind die Kapazitätsreserven zwar insgesamt geringer als am Vormittag, der Knotenpunkt kann jedoch weiterhin als leistungsfähig bewertet werden.

Der Knotenpunkt 3 weist unverändert die QSV A auf. Sämtliche Fahrbeziehungen werden ohne nennenswerte Wartezeiten abgewickelt.

Insgesamt zeigt sich zur nachmittäglichen Spitzenstunde im Analyse-Nullfall ein weniger stabiler Verkehrsablauf als am Vormittag. Während am Knotenpunkt 1 lange Wartezeiten auftreten und am Knotenpunkt 2 die Belastungen zunehmen, bleibt am Knotenpunkt 3 eine uneingeschränkt gute Verkehrsqualität bestehen.

Die nachfolgende Tabelle 5-2 stellt die maßgebenden ermittelten Werte der Verkehrssimulation (Mittelwert aus zehn Simulationsläufen) ergänzend tabellarisch dar.

**Tabelle 5-2** Analyse-Nullfall | Spitzenstunde am Nachmittag – Ergebnisse der Verkehrssimulation

Knotenpunkt	Knotenpunktzufahrt	Verlustzeit / mittlere Wartezeit	Rückstaulänge (95 %-Perzentil <sup>8</sup> )	QSV
KP 1	B 96a – Süd	85 s	401 m	E
KP 1	B96a – Nord	84 s	109 m	E
KP 1	Rosenthaler Weg – Ost	87 s (Richtung Nord) 87 s (Richtung Süd)	316 m	E
KP 2	Rosenthaler Weg – West	51 s (Richtung Ost & Süd) 48 s (Richtung Nord)	503 m	D
KP 2	Rosenthaler Weg – Ost	22 s (Richtung West & Nord) 51 s (Richtung Süd)	65 m	D
KP 2	Blankenfelder Straße – Nord	34 s (Richtung West & Süd) 31 s (Richtung Ost)	32 m	B
KP 2	Blankenfelder Straße – Süd	29 s (Richtung Ost & Nord) 47 s (Richtung West)	46 m	C
KP 3	Buchholzer Straße – Nord	0 s	/	A
KP 3	Schillingweg – Ost	2 s	/	A
KP 3	Buchholzer Straße – Süd	1 s	/	A

<sup>8</sup> zur Validierung der Verlustzeitmessung

## 5.5 Verkehrsqualität im Analyse-Planfall 1

Im Folgenden wird die Verkehrsqualität an den maßgebenden Knotenpunkten unter Berücksichtigung des durch Planfall 1 zusätzlich erzeugten Verkehrsaufkommens dargestellt. Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit im Analyse-Planfall 1 zu bewerten und die Auswirkungen des Vorhabens im Vergleich zum Analyse-Nullfall aufzuzeigen.

### 5.5.1 Analyse-Planfall 1 | Spitzenstunde am Vormittag

Die Abbildung 5-6 zeigt die ermittelten Qualitätsstufen der Leistungsfähigkeitsuntersuchung im Analyse-Planfall für die morgendliche Spitzenstunde an den Knotenpunkten des Untersuchungsgebiets. Für diese Betrachtung wird zunächst das bestehende Signalkonzept unter den Voraussetzungen des Bestands herangezogen.

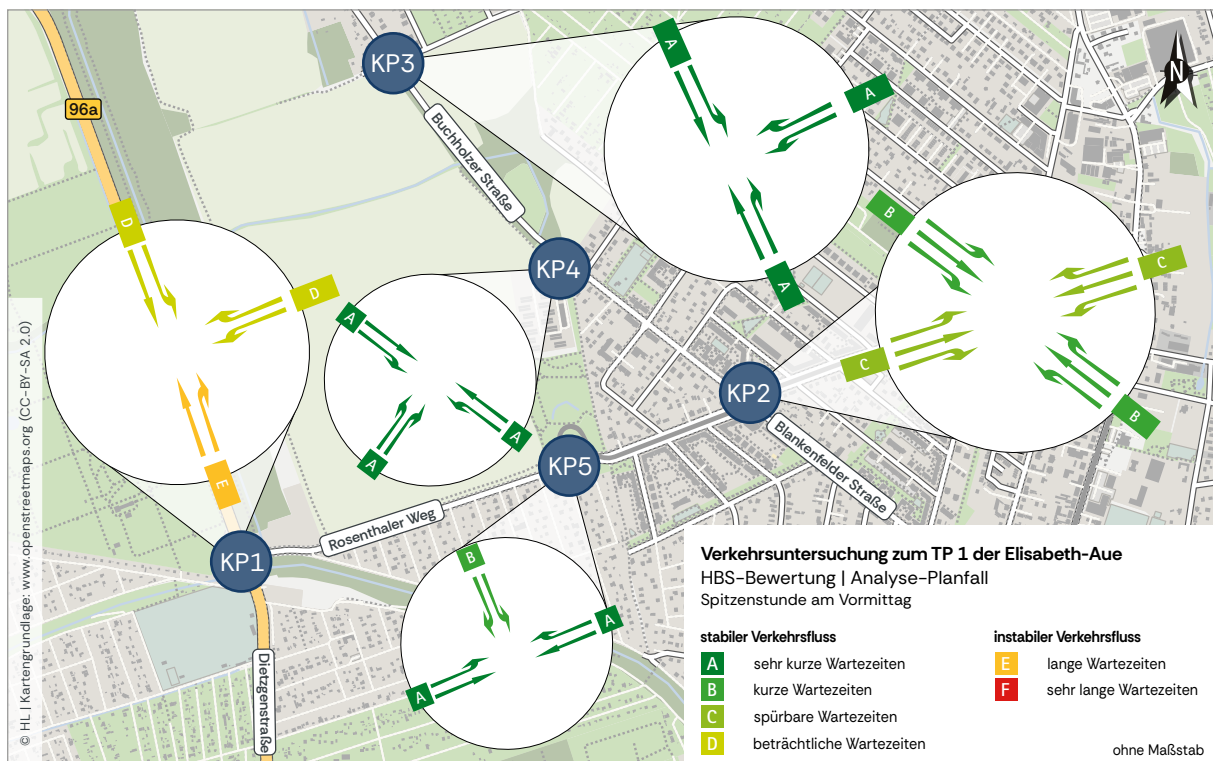


Abbildung 5-6 Analyse-Planfall 1 | Qualitätsstufen nach HBS – Spitzenstunde am Vormittag

Die Leistungsfähigkeitsbetrachtung für die morgendliche Spitzenstunde im Analyse-Planfall zeigt am Knotenpunkt 1 eine deutliche Verschlechterung gegenüber der Bestandssituation. Der Verkehr auf der B 96a wird aus nördlicher Richtung mit der QSV D und aus südlicher Richtung mit der QSV E abgewickelt. Auch im Rosenthaler Weg ergibt sich die QSV D, so dass insgesamt der Knotenpunkt 1 insgesamt nicht mehr als leistungsfähig bewertet werden kann. Die Kapazitätsreserven fallen deutlich geringer aus als im Analyse-Nullfall und sind nahezu erschöpft.

Am Knotenpunkt 2 bleibt die Verkehrssituation, aufgrund ausreichender Kapazitätsreserven im Bestand hingegen im Vergleich zum Bestand nahezu unverändert. Es treten weiterhin ausschließlich die QSV B und C auf, sodass das zusätzliche Verkehrsaufkommen des Vorhabens hier nicht spürbar ins Gewicht fällt.

Der Knotenpunkt 3 weist unverändert die QSV A auf. Sämtliche Fahrbeziehungen werden ohne nennenswerte Wartezeiten abgewickelt.

Mit der Umsetzung des Teilprojekts entstehen zudem zwei neue Knotenpunkte im Untersuchungsraum. Am Knotenpunkt 4 (Anschluss Planstraße A an die Blankenfelder Straße) handelt es sich um einen vorfahrtsgeregelten Knotenpunkt, an dem alle Ströme in der QSV A abgewickelt werden. Am Knotenpunkt 5 (Anschluss der Stellplatzanlage WA 3 an den Rosenthaler Weg) wird eine Lichtsignalanlage implementiert (vgl. Kapitel 6.4.2) und geprüft. Die Hauptrichtung entlang des Rosenthaler Wegs erfährt nur sehr kurze Wartezeiten (QSV A), während für die Ausfahrt aus der Stellplatzanlage die QSV B mit kurzen Wartezeiten festgestellt wird.

Insgesamt zeigt sich damit zur morgendlichen Spitzenstunde im Analyse-Planfall eine Verschärfung der Verkehrssituation vorrangig am Knotenpunkt 1, während die Situation an den übrigen Bestandsknotenpunkten nahezu unverändert bleibt und die neuen Knotenpunkte keinerlei Einschränkungen hinsichtlich des Verkehrsablaufs aufweisen.

Die nachfolgende Tabelle 5-3 stellt die maßgebenden ermittelten Werte der Verkehrssimulation (Mittelwert aus zehn Simulationsläufen) ergänzend tabellarisch dar.

**Tabelle 5-3** Analyse-Planfall 1 | Spitzenstunde am Vormittag – Ergebnisse der Verkehrssimulation

Knotenpunkt	Knotenpunktzufahrt	Verlustzeit / mittlere Wartezeit	QSV
KP 1	B 96a – Süd	77 s	E
KP 1	B 96a – Nord	67 s	E
KP 1	Rosenthaler Weg – Ost	63 s (Richtung Nord) 67 s (Richtung Süd)	E
KP 2	Rosenthaler Weg – West	40 s (Richtung Ost & Süd) 36 s (Richtung Nord)	D
KP 2	Rosenthaler Weg – Ost	48 s (Richtung West & Nord) 45 s (Richtung Süd)	D
KP 2	Blankenfelder Straße – Nord	33 s (Richtung West & Süd) 30 s (Richtung Ost)	B
KP 2	Blankenfelder Straße – Süd	20 s (Richtung Ost & Nord) 29 s (Richtung West)	C
KP 3	Buchholzer Straße – Nord	0 s	A

Knotenpunkt	Knotenpunktzufahrt	Verlustzeit / mittlere Wartezeit	QSV
KP 3	Schillingweg – Ost	1 s	A
KP 3	Buchholzer Straße – Süd	0 s	A
KP 4	Planstraße A	1 s	A
KP 4	Blankenfelder Straße – Nord	0 s	A
KP 4	Blankenfelder Straße – Süd	1 s	A
KP 5	Rosenthaler Weg – West	5 s	A
KP 5	Zufahrt Stellplatzanlage	27 s	B
KP 5	Rosenthaler Weg – Ost	6 s	A

### 5.5.2 Analyse-Planfall 1 | Spitzenstunde am Nachmittag

Da bereits im Analyse-Nullfall festgestellt wurde, dass die verkehrsabhängige Steuerung am Knotenpunkt 1 mit dem unterstellten Verkehrsaufkommen (vgl. Kapitel 3.3) an ihre Grenzen stößt und zudem der Analyse-Planfall am Vormittag gezeigt hat, dass die Kapazitätsreserven des Knotenpunkts in seiner derzeitigen Form nicht ausreichen, wird auf eine Betrachtung des Nachmittags unter unveränderten Voraussetzungen verzichtet.

Stattdessen werden zunächst grundlegende Überlegungen angestellt, wie die verkehrliche Situation am Knotenpunkt 1 optimiert werden kann. Diese Ansätze werden anschließend in der Verkehrssimulation durch angepasste Parameter überprüft und verifiziert.

## 5.6 Prüfung mit angepasstem Signalisierungskonzept am Knotenpunkt 1

Aufbauend auf den Ergebnissen der vorangegangenen Betrachtungen wird für den Knotenpunkt 1 ein angepasstes Signalisierungskonzept erarbeitet und geprüft. Ziel ist es, die verkehrliche Situation trotz des zusätzlichen Verkehrsaufkommens zu sichern.

Da die bisherigen Betrachtungen gezeigt haben, dass durch die durchgängigen Anforderungen aus allen Richtungen auch die verkehrsabhängige Steuerung in ihren Optimierungsmöglichkeiten limitiert ist, wird vorrangig an der Fahrspuraufteilung (im Bestand nur Mischfahrstreifen entlang der B 96a mit bedingt verträglichen Strömen) ein Optimierungspotenzial identifiziert; insbesondere in der südlichen Knotenpunktzufahrt der B 96a sowie vor dem Hintergrund, dass sowohl in der Früh- als auch in der Spätspitze die Relation Ost-Süd bzw. Süd-Ost dominierend und maßgebend für die verkehrliche Situation am Knotenpunkt ist. Gerade hier können aufgrund der Ausbildung als dreiarmer Knotenpunkt





**Abbildung 5-8** Exemplarischer Signalzeitenplan für die angepasste Lichtsignalsteuerung am KP 1

Ergänzend ist zu berücksichtigen, dass die Voruntersuchung bzw. Trassenbewertung zur perspektivischen Straßenbahnanbindung (SenMVKU, 2017) bei der beschriebenen Anpassung des Knotenpunkts mitgedacht wurde. Das hier vorgeschlagene Signalisierungskonzept ist als temporäre Variante zu verstehen, die sich auf die Sicherung des Verkehrsablaufs konzentriert, bewusst minimalinvasiv bleibt und eine spätere, im Zuge der Gesamtentwicklung erforderliche grundlegende Neuordnung des Knotenpunkts (im Zuge des perspektivischen Ausbaus der Straßenbahn) nicht beeinträchtigt.

### 5.6.1 Analyse-Planfall 1 | Spitzenstunde am Vormittag

Die folgende Abbildung 5-9 zeigt die ermittelten Qualitätsstufen der Leistungsfähigkeitsuntersuchung im Analyse-Planfall 1 für die morgendliche Spitzenstunde an den Knotenpunkten des Untersuchungsgebiets unter Berücksichtigung der zuvor beschriebenen Anpassungen am Knotenpunkt 1.

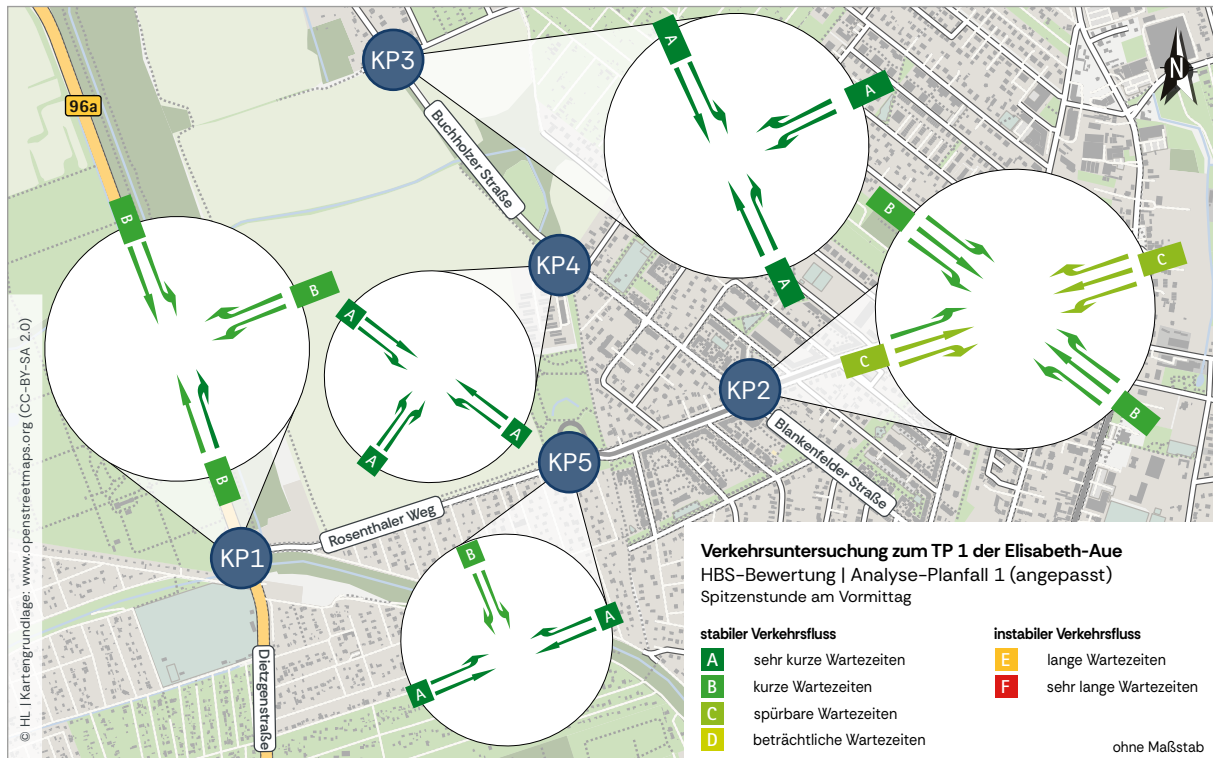


Abbildung 5-9 Analyse-Planfall 1 | Qualitätsstufen nach HBS – Spitzenstunde am Vormittag (mit angepasster Signalisierung am KP1)

Die Leistungsfähigkeitsbetrachtung für die morgendliche Spitzenstunde im Analyse-Planfall 1 mit angepasstem Signalisierungskonzept zeigt am Knotenpunkt 1 eine deutliche Verbesserung der verkehrlichen Situation. Der Verkehr aus südlicher Richtung wird für die Geradeausfahrt mit QSV B und für die Rechtsabbieger in den Rosenthaler Weg mit QSV A bewertet. Die Zufahrt aus nördlicher Richtung erreicht die QSV B, ebenso wie der Rosenthaler Weg in beiden Richtungen. Damit ist insgesamt eine signifikant stabilere Abwicklung als zuvor gegeben.

*Ergänzend wird darauf hinzuweisen, dass die südliche Knotenpunktzufahrt der B 96a nun in der Analyse mit getrennten Fahrstreifen bewertet wird.*

Am Knotenpunkt 2 ist hingegen eine geringfügige Verschlechterung der Leistungsfähigkeit zu beobachten. Ursache hierfür ist u. a. der ungehindertere Zufluss aus Richtung Westen durch die Optimierungen am Knotenpunkt 1, wodurch sich die Anzahl der Anforderungen durch Verkehrsteilnehmende in der Folge erhöht und die Belastung somit im System verlagert wird. In den Hauptachsen des Rosenthaler Wegs liegen dennoch weiterhin die Qualitätsstufen B und C vor; gleiches gilt für den Verkehr aus nördlicher und südlicher Richtung (QSV B).

Der Knotenpunkt 3 weist unverändert in allen Zufahrten die QSV A auf. Sämtliche Fahrbeziehungen werden ohne nennenswerte Wartezeiten abgewickelt.

Der Knotenpunkt 4 zeigt ebenfalls keine Veränderungen und erreicht in allen Zufahrten die QSV A.

Am Knotenpunkt 5 bleibt die Verkehrsqualität ebenfalls stabil. Für die Ein- und Ausfahrt der Stellplatzanlage liegt die QSV B vor, während die Hauptrichtung auf dem Rosenthaler Weg in beiden Richtungen weiterhin mit QSV A abgewickelt wird.

Insgesamt zeigt sich damit im Analyse-Planfall 1 mit angepasstem Signalisierungskonzept eine Entlastung am Knotenpunkt 1, die sich jedoch teilweise in Form höherer Belastungen am Knotenpunkt 2 niederschlägt. Das übrige Netz weist weiterhin eine uneingeschränkt gute und stabile Verkehrsqualität auf.

Die nachfolgende Tabelle 5-4 stellt die maßgebenden ermittelten Werte der Verkehrssimulation (Mittelwert aus zehn Simulationsläufen) ergänzend tabellarisch dar.

**Tabelle 5-4** Analyse-Planfall 1 | Spitzenstunde am Vormittag mit Anpassung – Ergebnisse der Verkehrssimulation

Knotenpunkt	Knotenpunktzufahrt	Verlustzeit / mittlere Wartezeit	QSV
KP 1	B 96a – Süd	26 s (Richtung Nord) 14 s (Richtung Ost)	B
KP 1	B96a – Nord	22 s	B
KP 1	Rosenthaler Weg – Ost	28 s (Richtung Nord) 29 s (Richtung Süd)	B
KP 2	Rosenthaler Weg – West	44 s (Richtung Ost & Süd) 35 s (Richtung Nord)	C
KP 2	Rosenthaler Weg – Ost	43 s (Richtung West & Nord) 46 s (Richtung Süd)	C
KP 2	Blankenfelder Straße – Nord	32 s (Richtung West & Süd) 30 s (Richtung Ost)	B
KP 2	Blankenfelder Straße – Süd	21 s (Richtung Ost & Nord) 27 s (Richtung West)	B
KP 3	Buchholzer Straße – Nord	0 s	A
KP 3	Schillingweg – Ost	1 s	A
KP 3	Buchholzer Straße – Süd	1 s	A
KP 4	Planstraße A	1 s	A
KP 4	Blankenfelder Straße – Nord	0 s	A
KP 4	Blankenfelder Straße – Süd	1 s	A
KP 5	Rosenthaler Weg – West	4 s	A
KP 5	Zufahrt Stellplatzanlage	27 s	B
KP 5	Rosenthaler Weg – Ost	5 s	A

## 5.6.2 Analyse-Planfall 1 | Spitzenstunde am Nachmittag

Die folgende Abbildung 5-10 zeigt die ermittelten Qualitätsstufen der Leistungsfähigkeitsuntersuchung im Analyse-Planfall 1 für die nachmittägliche Spitzenstunde an den Knotenpunkten des Untersuchungsgebiets unter Berücksichtigung der zuvor beschriebenen Anpassungen am Knotenpunkt 1.

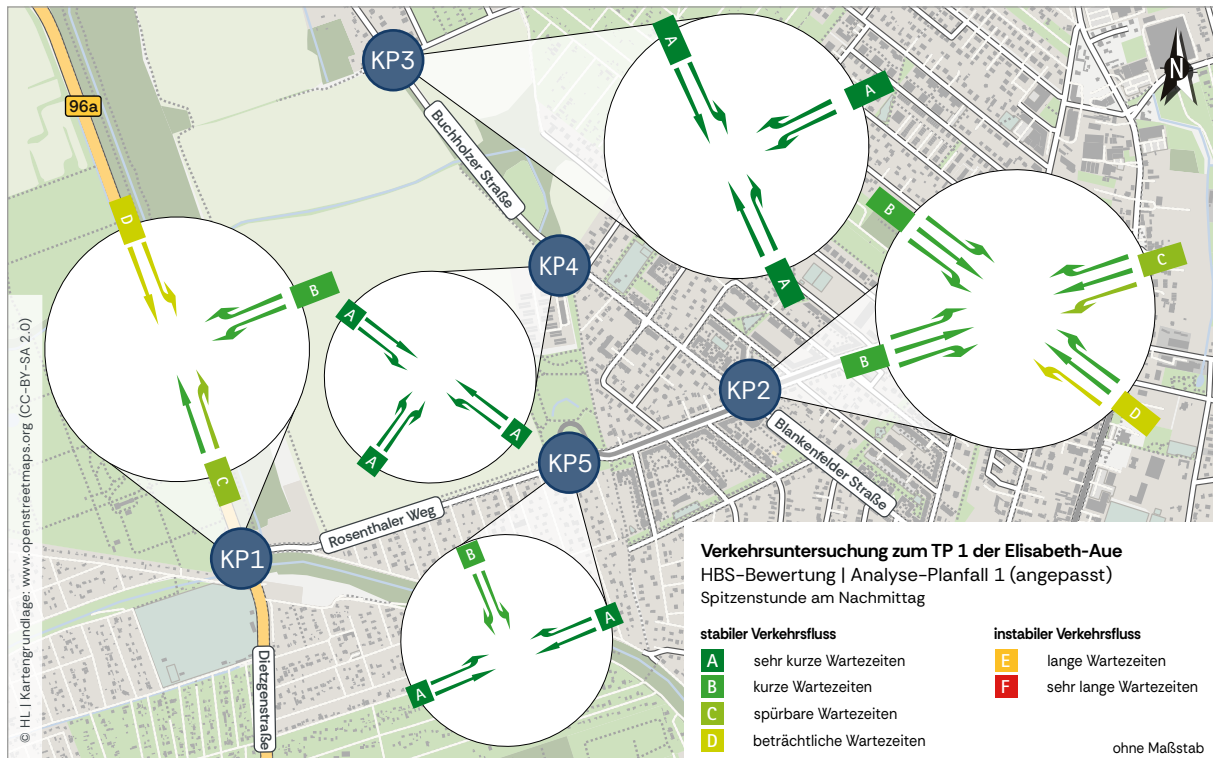


Abbildung 5-10 Analyse-Planfall 1 | Qualitätsstufen nach HBS – Spitzenstunde am Nachmittag

Die Leistungsfähigkeitsbetrachtung für den Analyse-Planfall 1 mit angepasstem Signalisierungskonzept zeigt auch am Nachmittag am Knotenpunkt 1 eine deutliche Verbesserung der verkehrlichen Situation, insbesondere auch gegenüber der Situation im Bestand. Aus südlicher Richtung erreicht der Geradeausverkehr die QSV B, während für die Rechtsabbieger in den Rosenthaler Weg die QSV C festgestellt wird. Der Rosenthaler Weg weist indes für beide Fahrrichtungen die QSV B auf. Aus nördlicher Richtung ergibt sich die QSV D, die jedoch noch im Bereich einer leistungsfähigen Abwicklung liegt.

Am Knotenpunkt 2 stellt sich ein ähnliches Bild wie am Vormittag dar. In den Hauptachsen des Rosenthaler Wegs liegen die QSV B und C vor, während die nördliche Zufahrt die QSV B erreicht. Wahrnehmbar belastet ist die südliche Zufahrt, die lediglich die QSV D erreicht. Insgesamt bleibt der Knotenpunkt jedoch leistungsfähig.

Der Knotenpunkt 3 weist unverändert in allen Zufahrten die QSV A auf. Sämtliche Fahrbeziehungen werden ohne nennenswerte Wartezeiten abgewickelt.

Der Knotenpunkt 4 zeigt ebenfalls keine Veränderungen und erreicht in allen Zufahrten die QSV A.

Am Knotenpunkt 5 bleibt die Verkehrsqualität stabil. Für die Ein- und Ausfahrt der Stellplatzanlage liegt die QSV B vor, während die Hauptrichtung auf dem Rosenthaler Weg in beiden Richtungen weiterhin mit QSV A abgewickelt wird.

Insgesamt zeigt sich damit auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde eine Entlastung am Knotenpunkt 1, während die übrigen Knotenpunkte keine wesentlichen Veränderungen aufweisen und weiterhin eine gute bis stabile Verkehrsqualität erreichen.

Die nachfolgende Tabelle 5-5 stellt die maßgebenden ermittelten Werte der Verkehrssimulation (Mittelwert aus zehn Simulationsläufen) ergänzend tabellarisch dar.

**Tabelle 5-5** Analyse-Planfall | Spitzenstunde am Nachmittag mit Anpassung – Ergebnisse der Verkehrssimulation

Knotenpunkt	Knotenpunktzufahrt	Verlustzeit / mittlere Wartezeit	QSV
KP 1	B 96a – Süd	29 s (Richtung Nord) 38 s (Richtung Ost)	C
KP 1	B96a – Nord	65 s	D
KP 1	Rosenthaler Weg – Ost	26 s (Richtung Nord) 26 s (Richtung Süd)	B
KP 2	Rosenthaler Weg – West	34 s (Richtung Ost & Süd) 30 s (Richtung Nord)	B
KP 2	Rosenthaler Weg – Ost	23 s (Richtung West & Nord) 43 s (Richtung Süd)	C
KP 2	Blankenfelder Straße – Nord	33 s (Richtung West & Süd) 32 s (Richtung Ost)	B
KP 2	Blankenfelder Straße – Süd	32 s (Richtung Ost & Nord) 54 s (Richtung West)	D
KP 3	Buchholzer Straße – Nord	0 s	A
KP 3	Schillingweg – Ost	2 s	A
KP 3	Buchholzer Straße – Süd	1 s	A
KP 4	Planstraße A	2 s	A
KP 4	Blankenfelder Straße – Nord	0 s	A
KP 4	Blankenfelder Straße – Süd	1 s	A
KP 5	Rosenthaler Weg – West	16 s	A

Knotenpunkt	Knotenpunktzufahrt	Verlustzeit / mittlere Wartezeit	QSV
KP 5	Zufahrt Stellplatzanlage	25 s	B
KP 5	Rosenthaler Weg - Ost	5 s	A

## 5.7 Verkehrsqualität im Analyse-Planfall 2

Im Folgenden wird die Verkehrsqualität an den maßgebenden Knotenpunkten unter Berücksichtigung des durch das Teilprojekt 1 zusätzlich erzeugten Verkehrsaufkommens dargestellt. Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit im Analyse-Planfall 2 zu bewerten und die Auswirkungen des Vorhabens im Vergleich zum Analyse-Nullfall aufzuzeigen.

Für den Planfall 2 erfolgt die Prüfung ausschließlich unter Berücksichtigung des angepassten Signalisierungskonzepts am Knotenpunkt 1, da sich bereits im Planfall 1 gezeigt hat, dass ohne diese Anpassung keine ausreichende Leistungsfähigkeit erreicht werden kann.

### 5.7.1 Analyse-Planfall 2 | Spitzenstunde am Vormittag

Die folgende Abbildung 5-11 zeigt die ermittelten Qualitätsstufen der Leistungsuntersuchung im Analyse-Planfall 2 für die morgendliche Spitzenstunde an den Knotenpunkten des Untersuchungsgebiets unter Berücksichtigung der zuvor beschriebenen Anpassungen am Knotenpunkt 1.

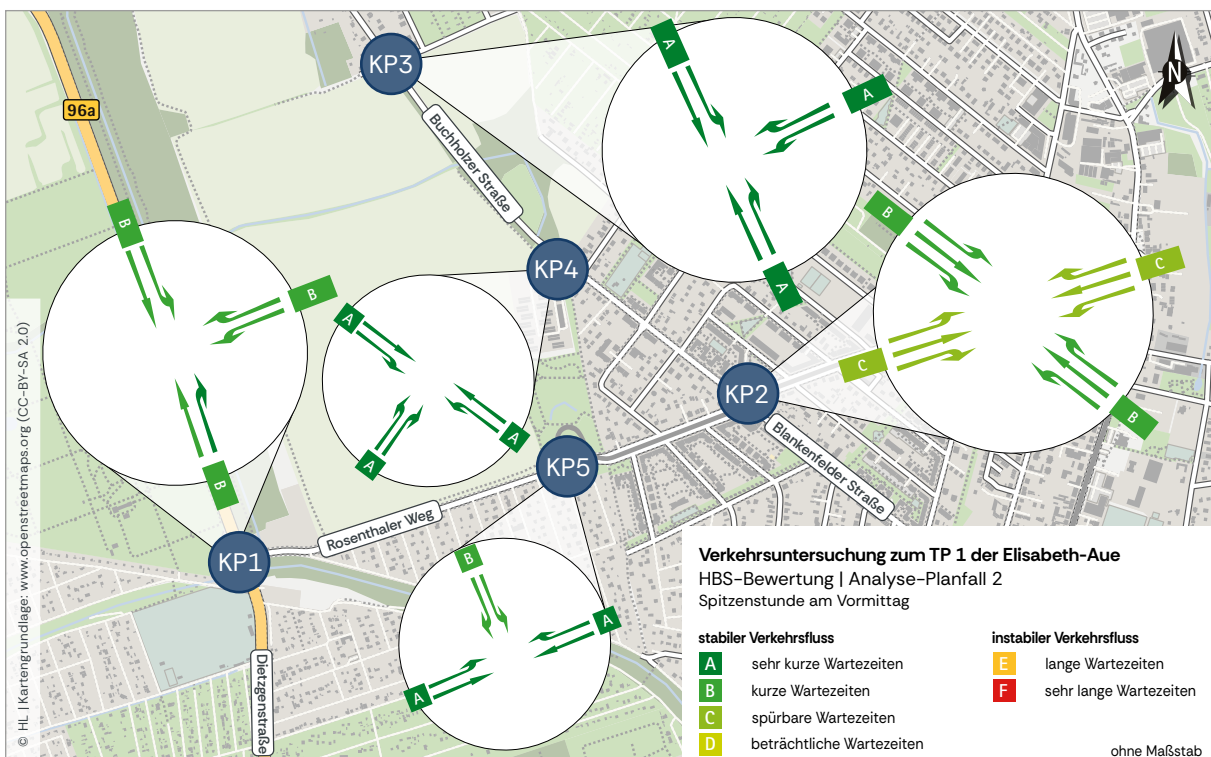


Abbildung 5-11 Analyse-Planfall 2 | Qualitätsstufen nach HBS - Spitzenstunde am Vormittag

Die Ergebnisse entsprechen im Wesentlichen den Befunden aus Planfall 1. Am Knotenpunkt 1 stellt sich mit dem angepassten Signalisierungskonzept erneut ein stabiler Verkehrsablauf ein. Die maßgebenden Zufahrten erreichen dabei vergleichbare Qualitätsstufen (A bis B). Auch die geringfügigen Verlagerungseffekte am Knotenpunkt 2 zeigen sich in ähnlicher Ausprägung. Die Knotenpunkte 3, 4 und 5 bleiben unverändert leistungsfähig und weisen eine uneingeschränkt gute Verkehrsqualität auf.

Die nachfolgende Tabelle 5-6 stellt die maßgebenden ermittelten Werte der Verkehrssimulation (Mittelwert aus zehn Simulationsläufen) ergänzend tabellarisch dar.

**Tabelle 5-6** Analyse-Planfall 2 | Spitzenstunde am Vormittag – Ergebnisse der Verkehrssimulation

Knotenpunkt	Knotenpunktzufahrt	Verlustzeit / mittlere Wartezeit	GSV
KP 1	B 96a – Süd	26 s (Richtung Nord) 14 s (Richtung Ost)	B
KP 1	B96a – Nord	22 s	B
KP 1	Rosenthaler Weg – Ost	31 s (Richtung Nord) 32 s (Richtung Süd)	B
KP 2	Rosenthaler Weg – West	47 s (Richtung Ost & Süd) 40 s (Richtung Nord)	C
KP 2	Rosenthaler Weg – Ost	46 s (Richtung West & Nord) 48 s (Richtung Süd)	C
KP 2	Blankenfelder Straße – Nord	32 s (Richtung West & Süd) 31 s (Richtung Ost)	B
KP 2	Blankenfelder Straße – Süd	22 s (Richtung Ost & Nord) 27 s (Richtung West)	B
KP 3	Buchholzer Straße – Nord	0 s	A
KP 3	Schillingweg – Ost	1 s	A
KP 3	Buchholzer Straße – Süd	1 s	A
KP 4	Planstraße A	1 s	A
KP 4	Blankenfelder Straße – Nord	0 s	A
KP 4	Blankenfelder Straße – Süd	1 s	A
KP 5	Rosenthaler Weg – West	4 s	A
KP 5	Zufahrt Stellplatzanlage	32 s	B
KP 5	Rosenthaler Weg – Ost	5 s	A

### 5.7.2 Analyse-Planfall 2 | Spitzenstunde am Nachmittag

Die folgende Abbildung 5-12 zeigt die ermittelten Qualitätsstufen der Leistungsfähigkeitsuntersuchung im Analyse-Planfall 2 für die nachmittägliche Spitzenstunde

an den Knotenpunkten des Untersuchungsgebiets unter Berücksichtigung der zuvor beschriebenen Anpassungen am Knotenpunkt 1.

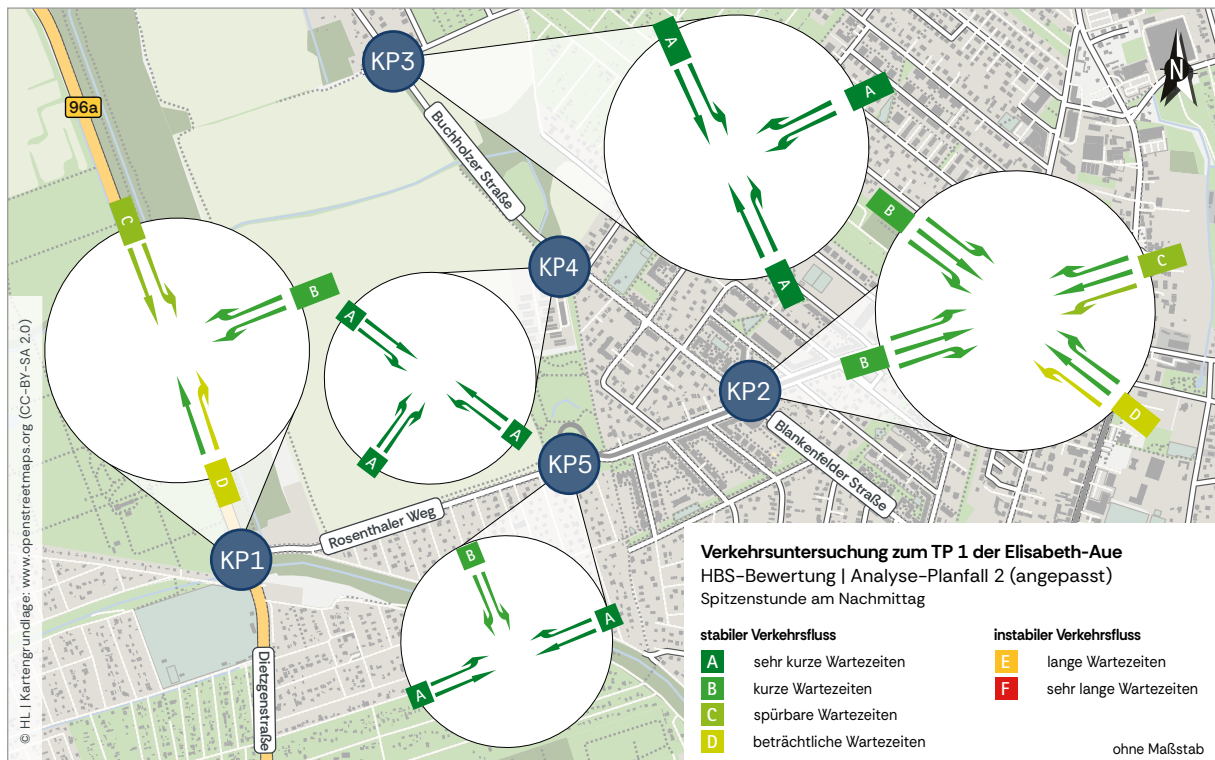


Abbildung 5-12 Analyse-Planfall 2 | Qualitätsstufen nach HBS – Spitzenstunde am Nachmittag

Gegenüber dem Planfall 1 ergibt sich insgesamt ein vergleichbares Bild. Am Knotenpunkt 1 bleibt der Verkehrsablauf auch in der Nachmittagsstunde stabil und leistungsfähig. Die Qualitätsstufen der maßgebenden Zufahrten sind nahezu identisch, jedoch tauschen sich die QSV-Werte der nördlichen und südlichen Zufahrt: Während nun aus südlicher Richtung die QSV D erreicht wird, verbessert sich die Zufahrt aus nördlicher Richtung auf QSV C. Ursächlich hierfür zeigen sich geringfügige Anpassungen an der verkehrsabhängigen Steuerung infolge der leicht veränderten Verkehrsbelastungen im Planfall 2.

An den übrigen Knotenpunkten (KP 2 bis KP 5) ergeben sich indes keine relevanten Veränderungen gegenüber dem Planfall 1. Die Verkehrsqualität bleibt in allen Zufahrten gut mit maximal spürbaren Wartezeiten; die Knotenpunkte sind durchweg leistungsfähig.

Die nachfolgende Tabelle 5-7 stellt die maßgebenden ermittelten Werte der Verkehrssimulation (Mittelwert aus zehn Simulationsläufen) ergänzend tabellarisch dar.

**Tabelle 5-7** Analyse-Planfall 2 | Spitzenstunde am Nachmittag mit Anpassung – Ergebnisse der Verkehrssimulation

Knotenpunkt	Knotenpunktzufahrt	Verlustzeit / mittlere Wartezeit	QSV
KP 1	B 96a – Süd	34 s (Richtung Nord) 51 s (Richtung Ost)	D
KP 1	B96a – Nord	43 s	C
KP 1	Rosenthaler Weg – Ost	26 s (Richtung Nord) 26 s (Richtung Süd)	B
KP 2	Rosenthaler Weg – West	34 s (Richtung Ost & Süd) 31 s (Richtung Nord)	B
KP 2	Rosenthaler Weg – Ost	23 s (Richtung West & Nord) 42 s (Richtung Süd)	C
KP 2	Blankenfelder Straße – Nord	32 s (Richtung West & Süd) 30 s (Richtung Ost)	B
KP 2	Blankenfelder Straße – Süd	32 s (Richtung Ost & Nord) 56 s (Richtung West)	D
KP 3	Buchholzer Straße – Nord	0 s	A
KP 3	Schillingweg – Ost	2 s	A
KP 3	Buchholzer Straße – Süd	1 s	A
KP 4	Planstraße A	2 s	A
KP 4	Blankenfelder Straße – Nord	0 s	A
KP 4	Blankenfelder Straße – Süd	1 s	A
KP 5	Rosenthaler Weg – West	16 s	A
KP 5	Zufahrt Stellplatzanlage	26 s	B
KP 5	Rosenthaler Weg – Ost	5 s	A

## 5.8 Fazit der Leistungsfähigkeitsuntersuchung

Im Vergleich der verschiedenen Betrachtungsfälle zeigt sich zunächst, dass im **Bestand (Analyse-Nullfall)** ein insgesamt (noch) stabiler Verkehrsablauf vorliegt. Am Vormittag werden die maßgebenden Knotenpunkte leistungsfähig bewertet, wenngleich am Knotenpunkt 1 bereits erhöhte Wartezeiten auftreten und nur noch begrenzte Kapazitätsreserven bestehen. Am Nachmittag verschärft sich die Situation, da nun sämtliche Zufahrten des Knotenpunkts 1 mit der QSV E bewertet werden und auch die verkehrsabhängige Steuerung keine spürbare Entlastung mehr erzielen könnte. Knotenpunkt 2 bleibt hingegen im Bestand in beiden Spitzenstunden grundsätzlich leistungsfähig, während Knotenpunkt 3 durchgehend einen sehr guten Verkehrsablauf aufweist.

Im **Analyse-Planfall 1 ohne Anpassungen** gegenüber dem Bestand führt das zusätzliche Verkehrsaufkommen des Teilprojekts 1 zu einer Verschlechterung der verkehrlichen Situation am Knotenpunkt 1. Bereits in der Frühspitze reichen die Kapazitätsreserven am Knotenpunkt nicht mehr aus, sodass mitunter lange Wartezeiten auftreten. An den übrigen Bestandsknotenpunkten bleibt die Situation hingegen weitestgehend unverändert. Die neu entstehenden Knotenpunkte 4 und 5 sind verkehrlich stabil, sodass keine Einschränkungen für die Erschließung des Teilprojekts 1 zu erwarten sind. Aufgrund der bereits im Bestand erkennbaren Defizite und der im Planfall fehlenden Reserven am Knotenpunkt 1 wurde auf eine Fortschreibung für die Nachmittagsstunde ohne Maßnahmen verzichtet.

**Mit der Entwicklung eines angepassten Signalisierungskonzepts** am Knotenpunkt 1 konnte indes in beiden Spitzenstunden eine deutliche Verbesserung der verkehrlichen Situation erzielt werden. Die Umstellung der südlichen Zufahrt der B 96a auf getrennte Fahrstreifen und die parallele Freigabe der dominierenden Relationen erlaubt eine spürbare Entlastung, auch für die übrigen Verkehrsströme am Knotenpunkt. Sowohl am Vormittag als auch am Nachmittag stellt sich eine stabile Verkehrssituation ein.

Die Wirkung dieser Anpassungen zeigt sich zugleich in einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens innerhalb des Simulationsnetzes. Am Knotenpunkt 2 steigen die Anforderungen durch Verkehrsteilnehmende, sodass in einzelnen Nebenrichtungen eine spürbare Zunahme der mittleren Wartezeit entsteht. Insgesamt bleibt der Verkehrsablauf jedoch noch im leistungsfähigen Bereich. Die Knotenpunkte 3, 4 und 5 sind durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen nicht negativ beeinflusst und weisen durchweg stabile verkehrliche Verhältnisse auf.

Für den **Analyse-Planfall 2** ergeben sich trotz der zusätzlichen 190 WE auf dem Baufeld WA 3 keine wesentlichen Veränderungen gegenüber den Ergebnissen des Planfalls 1. Das angepasste Signalisierungskonzept gewährleistet auch hier in beiden Spitzenstunden eine stabile und leistungsfähige Abwicklung am Knotenpunkt 1. Lediglich geringe Anpassungen der verkehrsabhängigen Steuerung führen zu einer verschobenen Belastungsverteilung zwischen der nördlichen und südlichen Zufahrt, ohne die Gesamtleistungsfähigkeit des Knotenpunkts zu beeinträchtigen. Die übrigen Knotenpunkte zeigen identische Verkehrsqualitäten wie im Planfall 1.

Zu berücksichtigen ist zudem, dass die zugrunde liegenden Verkehrserhebungen – wie in Kapitel 3.3.2 erläutert – voraussichtlich eine Überschätzung der tatsächlichen Verkehrsstärken darstellen. Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung erfolgte somit bewusst als **Betrachtung zur sicheren Seite**, wodurch die dargestellten Ergebnisse eine konservative Bewertung des künftigen Verkehrsgeschehens widerspiegeln.

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Erschließung des Teilprojekts 1 mit Umsetzung des angepassten Signalisierungskonzepts am Knotenpunkt 1 – auch im erweiterten Planfall 2 – **verkehrlich verträglich** ist. Während die Situation ohne Maßnahmen am maßgebenden Knotenpunkt 1 defizitär ist, stellt die geprüfte Anpassung eine ausreichende Stabilität und Leistungsfähigkeit im Untersuchungsraum sicher. Die resultierenden Effekte durch Verlagerung des Verkehrsaufkommens am Knotenpunkt 2 bewegen sich in einem vertretbaren Rahmen und können ferner durch geringfügige betriebliche Feinsteuerungen weiter abgemildert werden.

Damit wird im Gesamtnetz sowohl am Vormittag als auch am Nachmittag ein **stabiler Verkehrsablauf** erreicht, der eine gesicherte Erschließung des Plangebiets gewährleistet.

## 6 Prüfung des Erschließungskonzepts

Im Folgenden wird das Erschließungskonzept für das Teilprojekt 1 geprüft. Neben der Anbindung an das übergeordnete Straßennetz über die Planstraße A und den Rosenthaler Weg werden die Belange des Umweltverbunds, des motorisierten Individualverkehrs sowie des ruhenden Verkehrs betrachtet. Ergänzend fließen Anforderungen an Ver- und Entsorgung sowie die Erreichbarkeit durch Rettungsdienste ein. Ziel ist es, die Voraussetzungen für eine sichere, leistungsfähige und nachhaltige Erschließung des Plangebiets nachzuweisen.

### 6.1 Umweltverbund

Die Erschließung des Teilprojekts 1 folgt dem Vorrang des Umweltverbunds gemäß Mobilitätsgesetz Berlin. Maßgeblich sind sichere, direkte und barrierefreie Wegebeziehungen zwischen den Wohnbaufeldern WA 1 und WA 2 bzw. dem Quartiersplatz und dem Schulstandort (ISS) sowie den ÖPNV-Haltestellen. Die nachfolgenden Festlegungen leiten sich aus den in Kapitel 3.2 zusammengefassten Bestandsdefiziten sowie den Erschließungsprinzipien nach Kapitel 4.2.

#### 6.1.1 Fußverkehr

Die Planstraße A übernimmt die Haupteerschließungsfunktion für die Wohnbaufelder WA 1 und WA 2. Entsprechend ihrer beidseitigen Bebauung sind auf beiden Straßenseiten Gehwege vorzusehen. Grundlage bilden die AV Geh- und Radwege, die eine Mindestbreite von 3,20 m festlegen. Geplant ist eine Ausführung mit 3,50 m, um ausreichende Bewegungsräume zu schaffen. Die Gehwege sind barrierefrei auszubilden und mit taktilen Leitelementen sowie abgesenkten Borden auszustatten. Ergänzend sind einbaufreie Aufstell- und Begegnungsbereiche an Querungsstellen vorzusehen. Damit wird gewährleistet, dass die Anlagen von allen Personengruppen gleichermaßen genutzt werden können.

Zwischen den Wohnbaufeldern und der Stellplatzanlage auf WA 3 ist innerhalb der östlich verlaufenden Grünfläche eine direkte Wegeverbindung herzustellen. Gemäß Abstimmung mit SenStadt und EGE soll hier Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr in angemessener Breite geschaffen werden (vgl. Abbildung 6-4). Mit einer Wegelänge von rund 300 bis 400 m wird so eine fußläufige Erreichbarkeit der Stellplatzanlage gewährleistet und die Funktion der Anlage als vorübergehender zentraler Stellplatzstandort gestärkt.

Unter ggf. Berücksichtigung der AV Geh- und Radwege wird zudem sichergestellt, dass die Zuwegungen zu den Haltestellen des ÖPNV direkt und barrierefrei ausgebildet werden.

Am Knotenpunkt 5 (Rosenthaler Weg / Zufahrt Stellplatzanlage) entfällt die bestehende Querungshilfe in Form einer Mittelinsel, da der Knotenpunkt für die Anbindung der Stellplatzanlage neu entsteht. Durch die Implementierung einer Lichtsignalanlage (vgl. Kapitel 6.4.2) wird stattdessen eine gesicherte Querungsstelle geschaffen, welche auch vor dem Hintergrund der dortigen Verkehrsaufkommen, ein gesichertes Queren ermöglicht und die Verkehrssicherheit insgesamt erhöht. Dies gilt insbesondere auch mit Blick auf die Querungsbeziehungen im Umfeld der Schule.

Als übergreifender Standard ist das gesamte Fußwegenetz durchgängig zu beleuchten, um Sicherheit und Orientierung zu gewährleisten. Besondere Aufmerksamkeit ist dabei dem Umfeld der Schule sowie den Haupttrouten zu den Haltestellen des ÖPNV beizumessen.

Eine schrittweise Angleichung von Bestandslücken im fußläufigen Netz (vgl. Kapitel 3.2.1) ist indes nicht Bestandteil des Bebauungsplans, sollte im Rahmen der Gesamtentwicklung der Elisabeth-Aue jedoch konsequent weiterverfolgt werden, um eine durchgängig qualitativ hochwertige Fußverkehrsinfrastruktur zu schaffen.

### **6.1.2 Radverkehr**

Der Radverkehr ist in das flankierende Berliner Vorrang- und Ergänzungsnetz einzubinden. Entlang der Planstraße A erfolgt die Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von »Tempo 30«; eigenständige Radverkehrsanlagen sind hier nicht vorgesehen. Am Anschluss an die Blankenfelder Straße ist ein nahtloser Übergang zu den bestehenden Radverkehrsanlagen sicherzustellen. Auch am neu entstehenden Knotenpunkt 5 (Rosenthaler Weg / Zufahrt Stellplatzanlage) ist die Ausgestaltung so zu wählen, dass ein konfliktarmer Anschluss an das bestehende Radnetz gewährleistet wird (vgl. Kapitel 6.4.2). An dieser Stelle schließt ergänzend die parallel zum Rosenthaler Weg verlaufende Fahrradstraße an. Sie steht in funktionalem Zusammenhang mit dem verkehrsberuhigten Bereich im Schulumfeld und übernimmt perspektivisch eine wichtige Verbindungsfunktion im Rahmen der weiteren Gesamtentwicklung der Elisabeth-Aue (vgl. Kapitel 6.2.4).

Zwischen den Wohnbaufeldern beziehungsweise dem Quartiersplatz und der Stellplatzanlage auf WA 3 ist darüber hinaus ein Zweirichtungsradweg herzustellen. Dieser orientiert sich an den Vorgaben der AV Geh- und Radwege und soll mit einer Breite von 4,00 m ausgeführt werden. Ein gemeinsames Führen des Fuß- und Radverkehrs ist nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht zulässig (vgl. 6.1.1).

### 6.1.3 ÖPNV

Die Anbindung des Plangebiets durch den öffentlichen Personennahverkehr ist bereits im Bestand hinreichend. Mit der Straßenbahnlinie 50 (Endhaltestelle unmittelbar am Rosenthaler Weg) sowie den Buslinien 124, 154 und 259 bestehen leistungsfähige Verbindungen an das Berliner ÖPNV-Netz.

Für die Umsetzung des Teilprojekts sind die fußläufigen Zuwegungen zu den Haltestellen entsprechend den Vorgaben der AV Geh- und Radwege auszugestalten (vgl. Kapitel 6.1.1). Qualifizierungsbedarf besteht vor allem an den Bushaltestellen im Umfeld des Plangebiets, die bislang nur eingeschränkt ausgestattet sind. Hierzu zählen insbesondere die Haltestellen entlang der Blankenfelder Straße. Eine Anpassung an die geltenden Standards der Barrierefreiheit und Nutzerfreundlichkeit ist hier, spätestens im Zuge der Gesamtentwicklung vorzusehen.

Von besonderer Bedeutung für die weitere Entwicklung ist ferner die Freihaltetrasse für eine perspektivische Verlängerung der Straßenbahn in das Gesamtquartier Elisabeth-Aue. Sie verläuft parallel zum Rosenthaler Weg zwischen der geplanten Fahrradstraße und dem Rosenthaler Weg und ist mit einer Breite von 6,60 m dauerhaft freizuhalten. Dabei sind bauliche Anlagen, technische Einbauten sowie tiefwurzelnde Bepflanzungen auszuschließen, um eine spätere Integration in das Straßenbahnnetz möglichst ohne maßgebliche Eingriffe zu ermöglichen.

## 6.2 Fließender Verkehr MIV

Die äußere Erschließung des Plangebiets für den motorisierten Individualverkehr erfolgt über zwei Anknüpfungspunkte: die Planstraße A mit Anschluss an die Blankenfelder Straße sowie eine gesonderte Zufahrt vom Rosenthaler Weg. Eine Durchbindung zwischen beiden Straßenzügen ist nicht vorgesehen, sodass kein Durchgangsverkehr durch das Quartier entstehen kann.

Die Planstraße A übernimmt die Haupteerschließung der Wohnbaufelder WA 1 und WA 2. Über die Zuwegung vom Rosenthaler Weg werden die Stellplatzanlage auf WA 3 sowie in deren Verlängerung die Fahrradstraße und der verkehrsberuhigte Bereich mit der ISS angebunden. Damit ergibt sich eine klare funktionale Trennung zwischen den Wohnbereichen im Norden und den ergänzenden Nutzungen im Süden.

Für die Dimensionierung der Erschließungsstraßen ist sicherzustellen, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen leistungsfähig abgewickelt werden kann. Hierbei sind auch besondere

Verkehre wie Hol- und Bringvorgänge an der ISS sowie Wirtschafts- und Lieferverkehr zu berücksichtigen. Diese werden gezielt über verkehrliche Anordnungen gelenkt, sodass das Quartier nicht unnötig belastet wird.

### 6.2.1 Rosenthaler Weg

Der bestehende Straßenquerschnitt des Rosenthaler Wegs bleibt durch die Planung unberührt; Anpassungen erfolgen ausschließlich innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Damit bleibt die Straße in ihrer heutigen Dimensionierung erhalten und übernimmt weiterhin die Funktion einer übergeordneten Hauptverbindung.

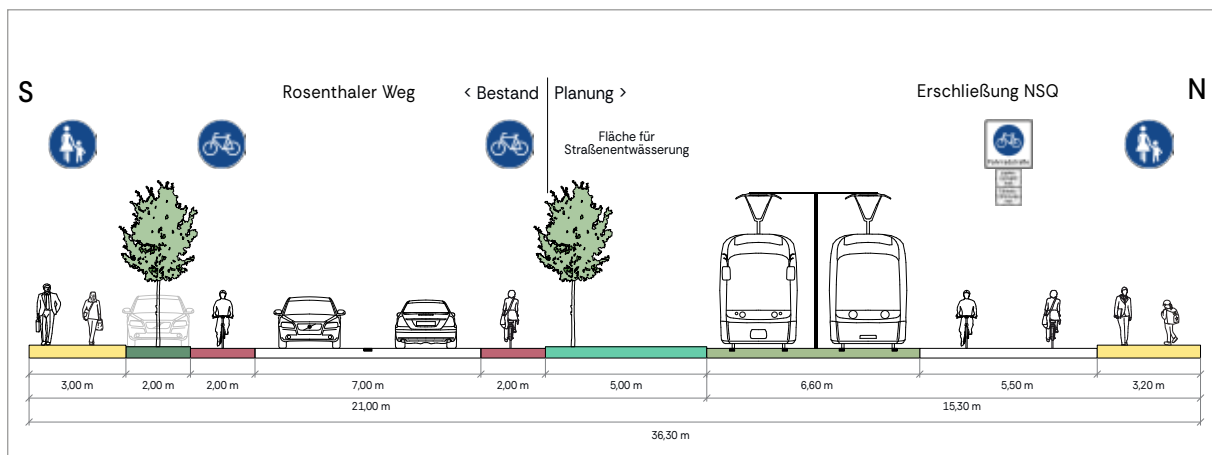


Abbildung 6-1 Querschnitt Rosenthaler Weg mit Erschließung NSQ Elisabeth-Aue

Eine unmittelbare Erschließung der Wohnbaufelder erfolgt nicht über den Rosenthaler Weg. Indirekt erhält er jedoch Bedeutung durch den neu entstehenden Knotenpunkt 5, über den die Stellplatzanlage auf WA 3 angebunden wird. Diese Stellplatzanlage deckt den Bedarf der Wohnbaufelder WA 1 und WA 2 ab, sodass ein wesentlicher Teil des Bewohnerverkehrs über den Rosenthaler Weg abgewickelt wird.

Besondere Anforderungen ergeben sich indes aus der Schulnutzung. Für den Hol- und Bringverkehr der ISS werden zwischen dem Knotenpunkt 5 und der Wendeschleife der Straßenbahn die bereits bestehenden, beidseitigen Parkplätze als Kurzzeitparkplätze beibehalten. Diese Stellflächen übernehmen die Funktion einer Hol- und Bringzone, deren räumliche Distanz zum Schulgebäude nicht nur organisatorische Vorteile bietet, sondern entsprechend den Empfehlungen aktueller Leitfäden zur Schulwegesicherheit<sup>9</sup> den pädagogischen Ansatz stärkt, dass Schüler:innen ein kurzes Wegstück eigenständig zu Fuß zurücklegen.

9 vgl. ADAC (2018): Das Elterntaxi an Grundschulen. Ein Leitfaden für die Praxis. S. 18

## 6.2.2 Planstraße A

Die Planstraße A übernimmt die direkte Erschließung der Wohnbaufelder WA 1 und WA 2 und bindet diese über den neu entstehenden Knotenpunkt 4 an die Blankenfelder Straße an. Die Straße ist unbeschränkt befahrbar, zumindest im Zuge des TP 1 jedoch eine Sackgasse ohne übergeordnete Verbindungsfunktion. Sie dient damit ausschließlich der inneren Erschließung. Der durch die Wohnnutzung induzierte motorisierte Individualverkehr wird jedoch überwiegend über die Stellplatzanlage auf WA 3 und damit über den Knotenpunkt 5 am Rosenthaler Weg abgewickelt (vgl. Kapitel 6.4.2).

Der Querschnitt ist mit 6,50 m bemessen und ermöglicht Begegnungsfälle zwischen zwei Linienbussen. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, die Planstraße perspektivisch in den Linienverkehr des ÖPNV einzubinden und in die weitere Gesamtentwicklung des Quartiers zu integrieren.

Entlang der Straße ist nur eine sehr begrenzte Anzahl an Stellflächen vorgesehen, die zeitlich beschränkt sind. Ihre Hauptfunktion liegt im Kurzzeitparken (kurzfristige Halte zum Ausladen von Einkäufen, kleinere Lieferungen oder die Nutzung durch Besucher:innen der Wohnnutzung), der Erschließung für mobilitätseingeschränkte Personen sowie in der Abwicklung von Sonderverkehren zur Bewirtschaftung der anliegenden Gebäude.

Am westlichen Ende der Planstraße A ist zudem eine Wendemöglichkeit für Fahrzeuge der Berliner Stadtreinigung (BSR) eingeplant. Deren Dimensionierung ist mit der BSR abgestimmt und gewährleistet das Wenden der Müllfahrzeuge.

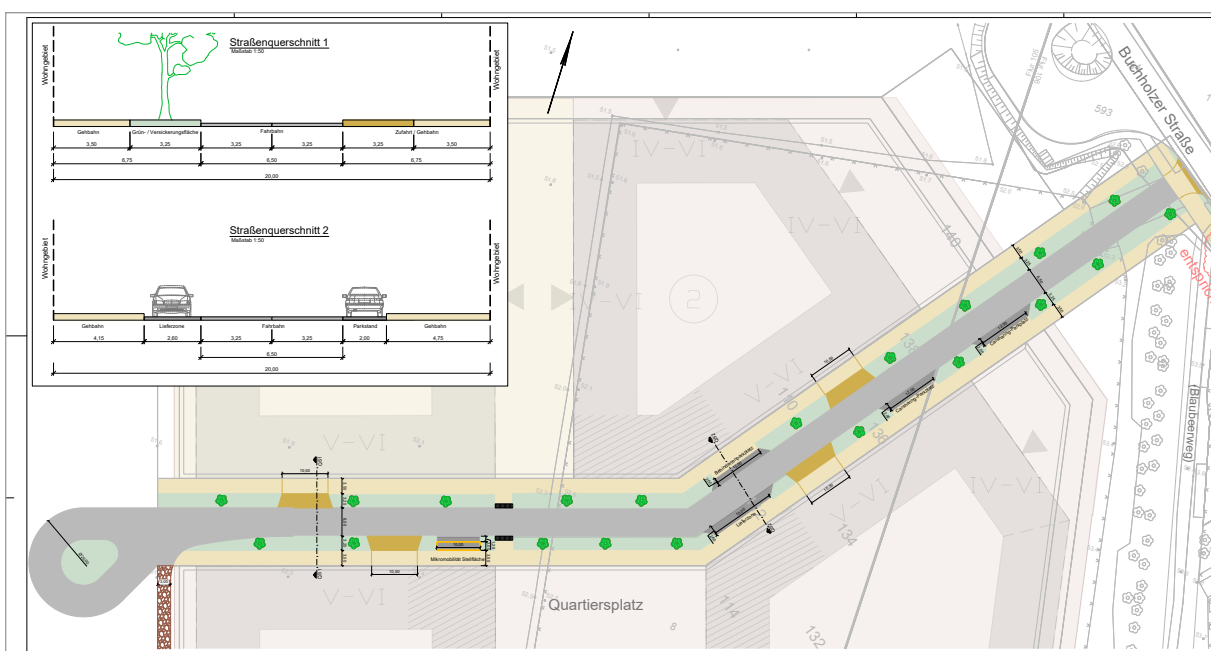


Abbildung 6-2 Entwurfsplanung »Planstraße A« (Stand: 11.12.2025)

### 6.2.3 Verkehrsberuhigter Bereich

Westlich der Integrierten Sekundarschule ist ein verkehrsberuhigter Bereich mit einer Breite von 15,0 m vorgesehen. Dieser Abschnitt ist ausschließlich dem Fuß- und Radverkehr, dem Wirtschaftsverkehr der Schule sowie den Rettungsdiensten vorbehalten. Eine Nutzung durch privaten motorisierten Individualverkehr, insbesondere für den Hol- und Bringverkehr, ist nicht zulässig.

Der Bereich wird niveaugleich ausgebildet, um eine klare Priorisierung des Fußverkehrs zu schaffen und die Querungsbeziehungen im unmittelbaren Schulumfeld zu erleichtern.

Eine gesonderte Lieferzone ist nicht erforderlich, da keine Nutzungskonflikte bestehen und der Wirtschaftsverkehr innerhalb des Bereichs geordnet abgewickelt werden kann. Da der verkehrsberuhigte Bereich als Sackgasse ausgebildet ist, bestehen jedoch besondere Anforderungen an die Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs. Rückwärtsfahrten sind aus Gründen der Schulwegsicherheit auszuschließen (vgl. Abbildung 6-3).

Insgesamt dient der verkehrsberuhigte Bereich damit sowohl der Schulwegsicherheit als auch der geordneten Abwicklung notwendigen Wirtschaftsverkehrs.

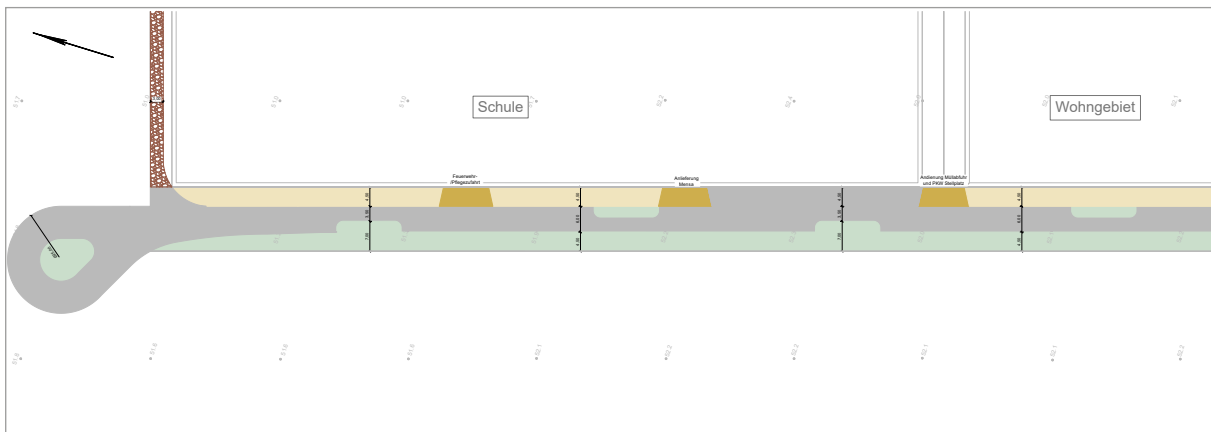


Abbildung 6-3 Entwurfsplanung »Verkehrsberuhigter Bereich« (Stand: 11.12.2025)

### 6.2.4 Fahrradstraße

Parallel zum Rosenthaler Weg ist die Anlage einer Fahrradstraße vorgesehen. Sie wird in einer Breite von 5,50 m hergestellt und dient vorrangig dem Radverkehr. Sie steht in unmittelbarem funktionalem Zusammenhang mit dem verkehrsberuhigten Bereich im Schulumfeld und bildet zugleich eine wichtige Verbindung innerhalb des Quartiers sowie im Hinblick auf die perspektivische Gesamtentwicklung der Elisabeth-Aue.

Eine Befahrung durch den MIV ist nicht zulässig; Ausnahmen bestehen ausschließlich für die Ver- und Entsorgung der Schule sowie für Einsatzfahrzeuge. Zur Sicherstellung der Fahrradstraße sollte ergänzend zur Beschilderung ein Modalfilter – möglichst bereits am Beginn der Fahrradstraße in unmittelbarer Nähe zum KP 5 – vorgesehen werden, um eine unerwünschte Durchfahrt des allgemeinen Kfz-Verkehrs (insbesondere Hol- und Bringverkehr der Schule) dauerhaft auszuschließen.

Auf der Nordseite ist ferner ein straßenbegleitender Gehweg mit einer Breite von 3,20 m anzulegen. Damit wird eine klare Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr gewährleistet und zudem die direkte, fußläufige Wegeverbindung zwischen ÖPNV-Haltestelle und dem westlichen Eingangsbereich der ISS sichergestellt.

### 6.3 Ruhender Verkehr Rad

Für die Wohnnutzung in den Baufeldern WA 1 und WA 2 sind gemäß der AV Stellplätze Fahrradabstellanlagen in hinreichender Zahl und Qualität auf dem eigenen Grundstück herzustellen. Maßgeblich ist dabei nicht allein die Zahl der Wohneinheiten, sondern auch deren Wohnungsgrößen. Je nach Wohnfläche ergibt sich ein Bedarf von ein bis vier Abstellplätzen pro Wohnung. Zusätzlich ist bei Gebäuden mit mehr als 20 Wohneinheiten mindestens ein Stellplatz für Sonderfahräder (z. B. Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger) nachzuweisen.

Auf Grundlage der aktuellen Planung mit rund 680 Wohneinheiten (Planfall 1) und einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von 70 m<sup>2</sup> ergibt sich ein rechnerischer Gesamtbedarf von etwa 1.360 Stellplätzen. Dieser Wert dient als Orientierungsgröße und kann sich in Abhängigkeit von der tatsächlichen Wohnungsstruktur nach oben oder unten verändern. Im Planfall 2 steigt der rechnerische Gesamtbedarf auf etwa 1.740 Radabstellplätze.

Für die Integrierte Sekundarschule sind ergänzend gemäß AV Stellplätze mindestens 208 Fahrradabstellplätze bereitzustellen, basierend auf der Vorgabe von einem Stellplatz je drei Schüler:innen. Die Stellplätze sind in unmittelbarer Nähe zu den Schulzugängen anzuordnen.

Grundsätzlich sind sämtliche Abstellanlagen ebenerdig oder barrierefrei erreichbar herzustellen. Sie sind mit standsicheren Anlehnbügel, ausreichenden Bewegungsflächen und einem witterungsgeschützten Anteil zu versehen.

## 6.4 Ruhender Verkehr MIV

Die Behandlung des ruhenden Verkehrs (MIV) konzentriert sich im Folgenden auf den Stellplatzschlüssel sowie die dazugehörige zentrale Stellplatzanlage auf WA 3. Themen des straßenbegleitenden Parkens in der Planstraße A sowie des Hol- und Bringverkehrs der Schule wurden bereits im Zusammenhang mit der Straßenraumgestaltung im Kapitel 6.2 dargestellt. Die Betrachtung erfolgt ausschließlich für den Planfall 1, da eine Bebauung des Baufelds WA 3 im Planfall 2 derzeit technisch nicht umsetzbar ist und somit keine belastbare Betrachtung zum ruhenden Verkehr vorgenommen werden kann.

### 6.4.1 Stellplatzschlüssel

Für den Stellplatzschlüssel des TP 1 wird erfahrungsgemäß keine fixe planerische Festsetzung als Ausgangspunkt herangezogen, sondern die erforderliche Anzahl an Bewohnerstellplätzen wird vielmehr nachvollziehbar aus Annahmen zum Pkw-Besitz und zum Parkverhalten der künftigen Bewohner:innen hergeleitet.

Grundlage ist eine beschränkte Stellplatzanlage, welche ausschließlich Bewohner:innen zur Verfügung steht; Besucherparken ist ausgeschlossen. Die Stellplätze sind innerhalb des Baufelds WA 3 nachzuweisen und herzustellen. Die Umsetzung kann ebenerdig oder in baulich integrierten Lösungen erfolgen; hierbei können sämtliche im Bebauungsplan zulässigen baulichen und gestalterischen Möglichkeiten genutzt werden. Die Fertigstellung der Stellplätze hat spätestens bis zur Fertigstellung der Wohnungen in WA 1 und WA 2 zu erfolgen. Zusätzlich vorgesehene Wohneinheiten für die Unterbringung Geflüchteter werden in der Gesamtbetrachtung nicht berücksichtigt, da für diese Nutzungsgruppe keine relevante Stellplatznachfrage zu erwarten ist (Verkehrsmittelwahl MIV = 5 %; vgl. Kapitel 4.4).

Die Herleitung erfolgt rechnerisch und als Szenarienbetrachtung, um zunächst einen plausiblen Korridor abzubilden. Maßgebend für die Dimensionierung ist hierbei die Nachfrage im Nachtzeitraum, da zu dieser Zeit typischerweise die meisten Fahrzeuge abgestellt sind. Methodisch sind dabei zwei Aspekte getrennt zu betrachten:

- Herleitung, wie viele Bewohner-Pkw plausibel vorhanden sind (Pkw-Besitz).
- Berücksichtigung, welcher Anteil dieser Fahrzeuge tatsächlich in der Stellplatzanlage abgestellt wird und welcher Anteil – abhängig von den Rahmenbedingungen – im Umfeld parkt.

Zunächst wird auf Basis abgestimmter Szenarien ein Korridor der erforderlichen Stellplatzanzahl zur maßgebenden Spitzenzeit (Nacht) ermittelt. In einem nächsten Schritt dient als Bemessungsgrundlage das Szenario »bepreist – moderater Steuerungseffekt« (moderate

Reduktion des Pkw-Besitzes durch Bepreisung, moderater Ausweich-/Verdrängungseffekt aufgrund begrenzter Parkmöglichkeiten im fußläufigen Umfeld, durchschnittliches Stand- und Nutzungsverhalten der Kfz). Unter Berücksichtigung dieses Szenarios ergibt sich rechnerisch ein Stellplatzschlüssel von 0,53 Stellplätzen je WE. Für die weitere Planung wird daraus als Zielwert ein Stellplatzschlüssel von 0,5 Stellplätzen je Wohneinheit abgeleitet. Der Zielwert deckt sich mit den Vorgaben des Landes Berlin, u. a. der Maßnahme G-4a des Berliner Energie- und Klimaschutzprogramms (BEK) sowie den Leitlinien für NSQ. Danach ist zur Stärkung des Umweltverbunds darauf hinzuwirken, dass für NSQ grundsätzlich ein Stellplatzschlüssel von unter 0,5 Kfz-Stellplätzen je Wohnung anzusetzen ist; der angesetzte Zielwert wird damit eingehalten.

Ergänzend verdeutlicht Abbildung 6-4 den grundsätzlichen Zusammenhang zwischen Verkehrsmittelwahl und Stellplatzschlüssel. Aus der gewählten Verkehrsmittelwahl (vgl. Kapitel 4.4) ergibt sich ein bestimmtes Kfz-Verkehrsaufkommen, welches in einem plausiblen Verhältnis zur Zahl der tatsächlich vorhandenen bzw. regelmäßig genutzten Bewohner-Pkw stehen muss. Der Stellplatzschlüssel bildet damit nicht nur ein Angebot ab, sondern rahmt den unterstellten Pkw-Bestand und die Stellplatznutzung. Sehr niedrige Stellplatzschlüssel sind folglich nur dann stimmig, wenn zugleich ein entsprechend niedriger Pkw-Bestand bzw. eine geringere Pkw-Nutzung angenommen wird; andernfalls müsste das Verkehrsaufkommen durch unverhältnismäßig hohe Nutzungsintensitäten der verbleibenden Pkw erklärt werden.

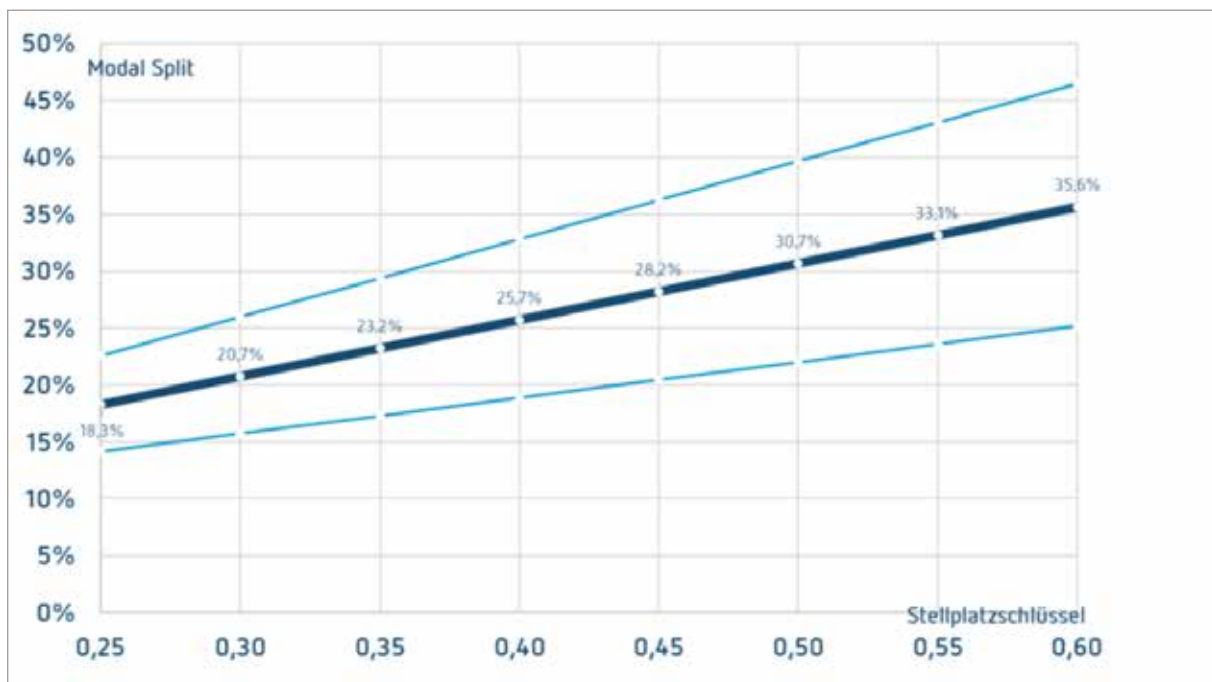


Abbildung 6-4 Zusammenhang von Modal Split und Stellplatzschlüssel<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Planersocietät / LK Argus: Mobilitätskonzept Oberbillwerder | Abbildung 14 | S. 59 | Hamburg | 2023

Die Festlegung, dass die Stellplätze auch im Falle einer baulichen Entwicklung des WA 3 weiterhin innerhalb des WA 3 nachzuweisen sind, gewährleistet zudem, dass sich für den Planfall 2 keine Änderungen in der räumlichen Verteilung des hierdurch induzierten motorisierten Verkehrs ergeben. Die Verkehrsabwicklung bleibt auf denselben räumlichen Bereich konzentriert.

## 6.4.2 Stellplatzanlage WA 3

### Ausführung

Die Stellplatzanlage auf WA 3 dient der zentralen Aufnahme des Pkw-Bedarfs der Wohnbaufelder WA 1 und WA 2. Die Anlage ist als temporäre Lösung vorgesehen, bis der Stellplatzbedarf in späteren Bauabschnitten des NSQ über Quartiersgaragen gedeckt wird. Eine vorläufige und überschlägige Planskizze für die Ausführung der Stellplatzanlage ist der Anlage 11 zu entnehmen. Deren konkrete Ausführung ist im weiteren Planungsverlauf zu konkretisieren.

Die Stellflächen sind gemäß den Vorgaben des GEIG mit der erforderlichen Ladeinfrastruktur vorzubereiten. Für Wohngebäude bedeutet dies, dass jeder Stellplatz mit der notwendigen Leitungsinfrastruktur auszustatten ist und mindestens ein Ladepunkt herzustellen ist.

Auch wenn die Stellplatzanlage zwar als temporäre Einrichtung vorgesehen ist, kann sie in Hinblick auf die Planungs- und Realisierungsprozesse als mindestens mittelfristig bestehend angesehen werden. Vor diesem Hintergrund ist eine Einstufung als bauliche Anlage im Sinne des GEIG grundsätzlich nicht auszuschließen. Eine formale Anwendungspflicht des Gesetzes dürfte zwar nicht zwingend gegeben sein, im Sinne einer vorausschauenden, nachhaltigen und planungssicheren Umsetzung erscheint eine (ggf. anteilige) Berücksichtigung der Ladeinfrastruktur jedoch empfehlenswert.

In Übereinstimmung mit den Festsetzungen des Bebauungsplans sind sämtliche Flächen in wassersensibler Bauweise auszuführen. Hierfür kommen Pflasterbeläge mit wasserdurchlässigen Fugen oder Drainpflaster in Betracht. Unzulässig sind Bauweisen, welche die Wasser- und Luftdurchlässigkeit mindern, wie Betonunterbau, Fugenverguss, Asphaltierungen oder Betonierungen. Als geeignete Bauweise kann die in den »Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen« (RStO 2024, FGSV) vorgesehene Pflasterkonstruktion in Belastungsklasse Bk 1,0 herangezogen werden. Sie gewährleistet sowohl eine ausreichende Tragfähigkeit für Pkw-Verkehr als auch die geforderte Versickerungsfähigkeit.

## Zuwegung / Anschluss an den Rosenthaler Weg

Die Anlage wird über einen neuen Knotenpunkt (KP 5) an den Rosenthaler Weg angebunden. Der bestehende Straßenquerschnitt des Rosenthaler Wegs bleibt hiervon unberührt; Anpassungen erfolgen ausschließlich im Bereich des Knotens.

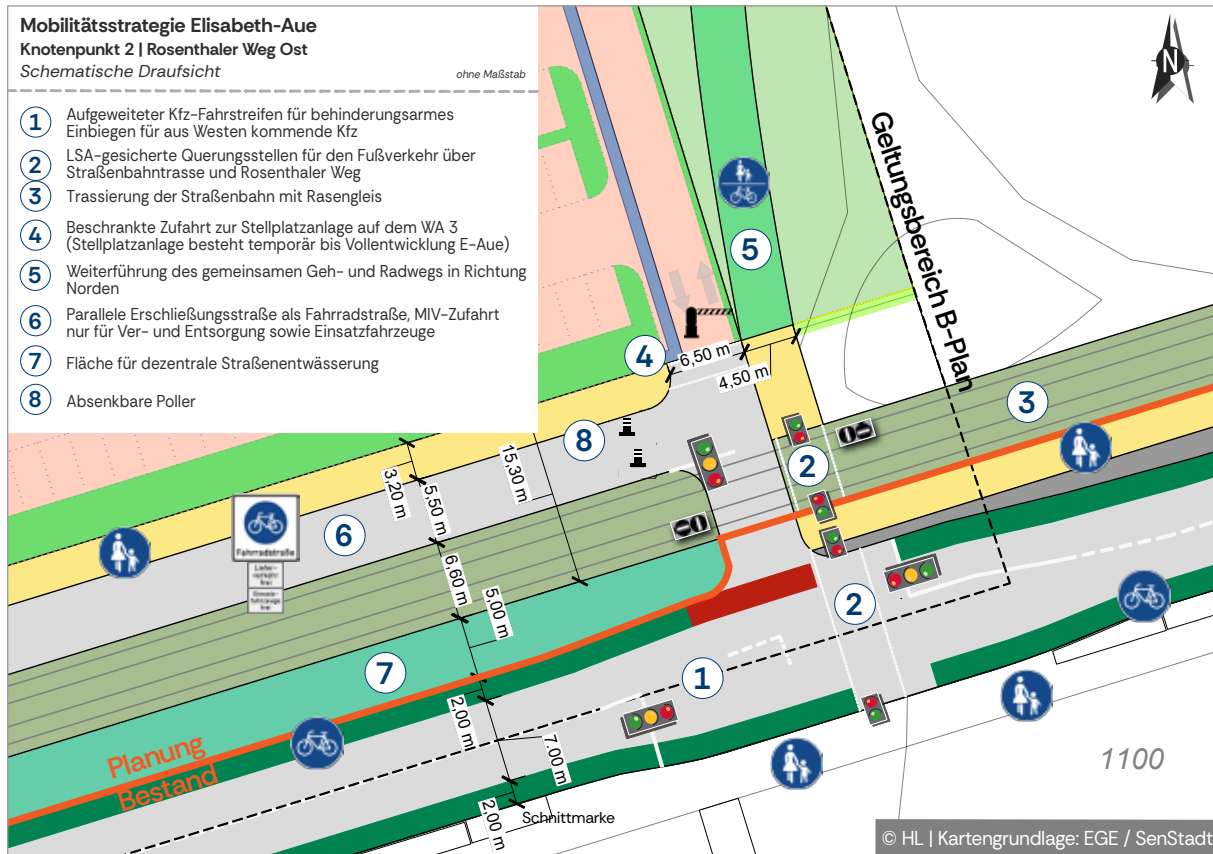


Abbildung 6-5 Schematische Draufsicht KP 5 (Rosenthaler Weg / Zufahrt Stellplatzanlage)

Die geplante Zufahrt weist eine Breite von 6,50 m auf und ermöglicht damit einen störungsfreien Zweirichtungsverkehr. Die Anlage selbst wird beschränkt, sodass ausschließlich Bewohner:innen der Wohnbaufelder WA 1 und WA 2 Zugang erhalten. Eine zweckentfremdete Nutzung, insbesondere durch den Hol- und Bringverkehr der Schule, wird so ausgeschlossen.

Zur Sicherung der Querungsbeziehungen für den Fuß- und Radverkehr wird der Knotenpunkt indes mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet. Sie trägt insbesondere zur Schulwegsicherheit bei. Die Steuerung kann mit der Schrankenanlage der Stellplatzzufahrt abgestimmt werden, sodass eine Einfahrt ausschließlich während der Freigabephase möglich ist.

Die Dimensionierung des Knotenpunkts folgt den Vorgaben der RAS 06, Tabelle 44 (vgl. Abbildung 6-5). Aufgrund der vergleichsweise geringen Anzahl an ein- und abbiegenden Fahrzeugen – auch in den Spitzenstunden – sind keine separaten Abbiegestreifen erforder-

lich. Eine Dies wird durch die Ergebnisse der mikroskopischen Verkehrsflusssimulation bestätigt, welche zeigt, dass die potenziellen Konfliktpunkte gering bleiben und keine verkehrlich relevanten Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Ein gesonderter Ausbau des Knotenpunkts mit separaten Abbiegefahrstreifen ist verkehrstechnisch nicht erforderlich.

**Tabelle 44: Einsatzbereiche für Linksabbiegestreifen und Aufstellbereiche an zweistreifigen Fahrbahnen und an Fahrbahnen mit Zwischenbreiten**

	Stärke der Linksabbieger $Q_L$ (Kfz/h)	Verkehrsstärke des Hauptstroms MSV [Kfz/h]					
		100	200	300	400	500	600 > 600
<b>Angebaute Hauptverkehrsstraße</b>	> 50						
	20 ... 50						
	< 20						
<b>Anbaufreie Hauptverkehrsstraße</b>	> 50						
	20 ... 50						
	< 20						

**Abbildung 6-6** Einsatzbereiche für Linksabbiegestreifen und Aufstellbereiche nach RSt 06, Tabelle 44

In der Knotenpunktkonzeption sind ferner die Anforderungen der geplanten Straßenbahnverlängerung bereits berücksichtigt. Die Trasse nördlich des Rosenthaler Wegs bleibt vollständig freigehalten. Bei Umsetzung der LSA ist eine Koordinierung der Furten für Fuß- und Radverkehr mit den ÖPNV-Signalen anzustreben. Aufgrund der vorgesehenen Taktzeiten ist ferner nicht von einer Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit auszugehen.

Die Gestaltung des Knotens ist zudem mit der künftigen Schulwegführung verzahnt. So wird westlich der Stellplatzanlage ein konfliktfreier Zugang zur Rückseite des Schulstandorts ermöglicht, während die östliche Wegeverbindung über Geh- und Radweg sowie Fahrradstraße eine sichere Erreichbarkeit zur Vorderseite der Schule gewährleistet.

## 6.5 Ver- und Entsorgung

Die Belange der Ver- und Entsorgung sind im Erschließungskonzept umfassend berücksichtigt und teils durch Sonderrechte der Befahrbarkeit gesichert. Die Aspekte wurden in den vorangegangenen Kapiteln jeweils orts- und nutzungsbezogen dargestellt. Sämtliche Baufelder des Teilprojekts 1 sind über die vorgesehenen Erschließungsstraßen hinreichend erschlossen.

Am westlichen Ende der Planstraße A wird eine Wendestelle eingerichtet. Ihre Dimensionierung ist mit der BSR abgestimmt und ermöglicht die sichere Abwicklung regelmäßig anfallender Entsorgungsfahrten.

Im Umfeld der Schule ist der Wirtschaftsverkehr auf das notwendige Maß zu begrenzen und – soweit möglich – außerhalb der allgemeinen Schulzeiten abzuwickeln. Die vorhandene Straßenfläche des verkehrsberuhigten Bereichs erlaubt kein Wenden ohne Rückwärtsfahrten. Eine Wendestelle wird am nördlichen Ende des verkehrsberuhigten Bereichs eingerichtet. Die Dimensionierung ist mit der BSR abgestimmt. Die Wendefläche ist funktional von Schulwegbeziehungen zu trennen und der Betrieb zeitlich vorzugsweise außerhalb der allgemeinen Schulzeiten zu organisieren.

## 6.6 Rettungsdienste

Die Belange der Rettungsdienste sind im Erschließungskonzept ebenso wie die Anforderungen der Ver- und Entsorgung umfassend berücksichtigt und wurden in den vorangegangenen Kapiteln jeweils orts- und nutzungsbezogen dargestellt. Sämtliche Baufelder des Teilprojekts 1 sind grundsätzlich über die vorgesehenen Erschließungsstraßen erreichbar, sodass eine hinreichende Anbindung für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge gewährleistet ist.

Für die rückwärtigen Bereiche der Wohnbaufelder WA 1 und WA 2 ist jedoch zu beachten, dass einzelne Gebäudezugänge mehr als 50 m vom öffentlichen Straßenland entfernt liegen werden. Grundsätzlich kann die Anbindung für Einsatzfahrzeuge über die innenliegenden Hofbereiche erfolgen, sofern dort dauerhaft befahrbare Flächen vorgesehen und entsprechend ausgebildet werden. Sollten diese Flächen nicht in allen Bereichen sichergestellt werden können, ist alternativ eine Umfahrung der Baufelder mit einer Fahrbahnbreite von mindestens 3,50 m vorzusehen, um die Erschließung für Rettungs- und Löschfahrzeuge dauerhaft zu gewährleisten. Maßgebend für die Bemessung sind die Abmessungen eines Hilfeleistungslöschfahrzeugs (HLF) mit einer Länge von 8,03 m und einer Breite von 2,50 m (ohne Außenspiegel).

Darüber hinaus sind entsprechende Aufstell- und Bewegungsflächen mit den Maßen 12,00 m × 7,00 m vorzusehen, um notwendige Rangier- und Einsatzvorgänge zu ermöglichen. Entsprechende Zufahrten sind entlang der Planstraße A vorgesehen und gewährleisten die Anbindung an die genannten Flächen.

# Anlagen

## ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1	Ergebnis der Verkehrserhebung   Knotenpunkt 1: Rosenthaler Weg / Dietzgenstraße - B 96a.....	87
Anlage 2	Ergebnis der Verkehrserhebung   Knotenpunkt 2: Rosenthaler Weg / Blankenfelder Straße.....	96
Anlage 3	Ergebnis der Verkehrserhebung   Knotenpunkt 3: Buchholzer Straße / Schillingweg .....	107
Anlage 4	DTV Hochrechnung   KP 1 - B 96a (Nord).....	115
Anlage 5	DTV Hochrechnung   KP 2 - Blankenfelder Straße (Nord).....	118
Anlage 6	DTV Hochrechnung   KP 3 - Buchholzer Straße (Nord).....	122
Anlage 7	Verkehrsaufkommensermittlung   500 Wohneinheiten Wohnen - WA 1 & WA 2.....	125
Anlage 8	Verkehrsaufkommensermittlung   180 Wohneinheiten Geflüchtetenwohnen - WA 1 & WA 2....	130
Anlage 9	Verkehrsaufkommensermittlung   190 Wohneinheiten Wohnen - WA 3.....	135
Anlage 10	Verkehrsaufkommensermittlung   ISS - 625 Schulplätze.....	140

**Anlage 1**    Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 1: Rosenthaler Weg / Dietzgenstraße – B 96a

Ort..... Berlin

Zählstelle..... Rosenthaler Weg / Dietzgenstraße

Datum..... 12.03.2025

Wochentag..... Mittwoch

Art der Erhebung..... Knotenstromerhebung

Erhebungsdauer..... 24 Stunden (00:00 - 24:00 Uhr)

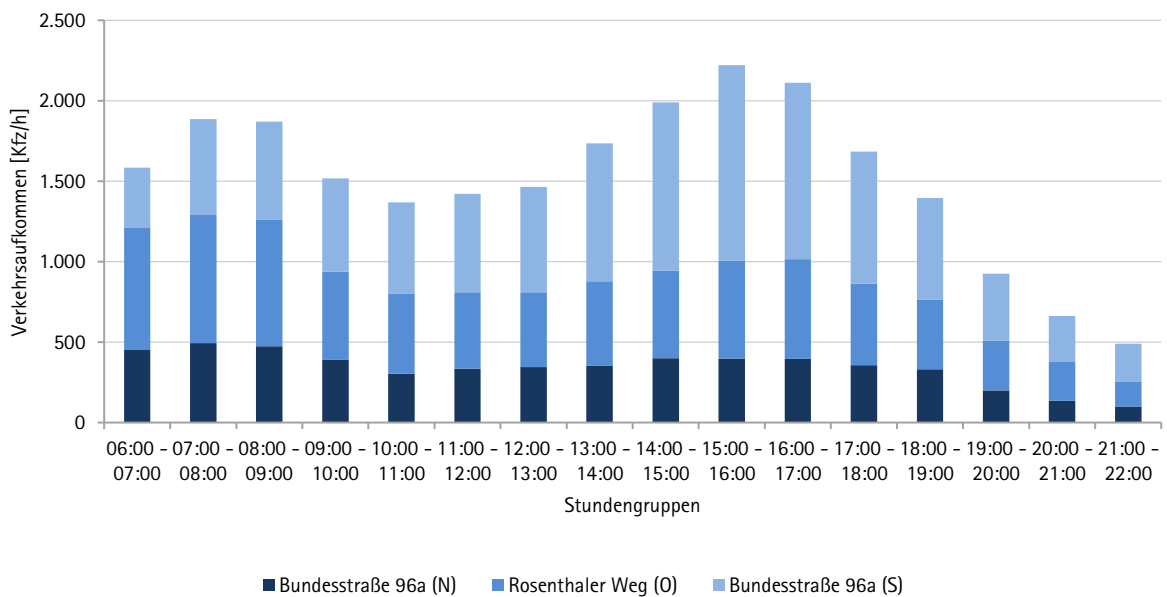
Klassifizierung.....  
 Leichtverkehr < 3,5 t: Krafträder (Krad), Personenkraftwagen (Pkw), Lieferwagen (Lfw)  
 Schwerverkehr > 3,5 t: Lastkraftwagen (Lkw) | Bus | Lkw mit Anhänger (LkWA), Sattelzugmaschine (SZM)  
 Rad: auf der Fahrbahn

Witterung..... heiter

Temperatur..... tagsüber    20 °C  
   nachts        14 °C

Bemerkungen.....

**Ganglinien des Erhebungszeitraums**



**Anlage 1-1** Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 1: Rosenthaler Weg / Dietzgenstraße - B 96a

Gesamt	Bundesstraße 96a (N)	Rosenthaler Weg (O)	Bundesstraße 96a (S)	Summe
Zeit	Kfz	Kfz	Kfz	Kfz
00:00 - 01:00	12	30	29	71
01:00 - 02:00	5	9	24	38
02:00 - 03:00	3	18	15	36
03:00 - 04:00	13	41	28	82
04:00 - 05:00	74	156	61	291
05:00 - 06:00	260	498	147	905
06:00 - 07:00	455	755	374	1.584
07:00 - 08:00	494	795	598	1.887
08:00 - 09:00	475	787	609	1.871
09:00 - 10:00	392	544	581	1.517
10:00 - 11:00	303	496	569	1.368
11:00 - 12:00	335	474	612	1.421
12:00 - 13:00	344	466	655	1.465
13:00 - 14:00	354	524	857	1.735
14:00 - 15:00	399	546	1.045	1.990
15:00 - 16:00	398	607	1.217	2.222
16:00 - 17:00	395	621	1.096	2.112
17:00 - 18:00	357	506	822	1.685
18:00 - 19:00	331	432	633	1.396
19:00 - 20:00	199	311	415	925
20:00 - 21:00	135	241	286	662
21:00 - 22:00	99	153	238	490
22:00 - 23:00	61	116	229	406
23:00 - 00:00	27	55	90	172
Summe	5.465	8.258	10.607	24.330

Spitzenstunde am Vormittag	Bundesstraße 96a (N)	Rosenthaler Weg (O)	Bundesstraße 96a (S)	Summe
Zeit	Kfz	Kfz	Kfz	Kfz
07:30 - 07:45	114	185	141	440
07:45 - 08:00	138	207	170	515
08:00 - 08:15	134	221	160	515
08:15 - 08:30	131	208	160	499
Summe	517	821	631	1.969

**Anlage 1-2**      Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 1: Rosenthaler Weg / Dietzgenstraße - B 96a

Zeit	Kfz	Kfz	Kfz	Kfz
15:30 - 15:45	104	164	281	549
15:45 - 16:00	110	155	309	574
16:00 - 16:15	111	151	274	536
16:15 - 16:30	108	161	297	566
Summe	433	631	1.161	2.225

**Anlage 1-3** Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 1: Rosenthaler Weg / Dietzgenstraße - B 96a

Bundesstraße 96a (N)	Geradeausverkehr					Linksabbiegeverkehr					Wender					Summe	SV-Anteil
	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Kfz	%
00:00 - 01:00	6	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	25%
01:00 - 02:00	2	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5	20%
02:00 - 03:00	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0%
03:00 - 04:00	8	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0%
04:00 - 05:00	44	0	1	3	0	23	2	1	0	0	0	0	0	0	0	74	7%
05:00 - 06:00	160	2	3	3	4	86	2	0	0	0	0	0	0	0	0	260	3%
06:00 - 07:00	254	4	0	5	1	191	0	0	0	0	0	0	0	0	0	455	2%
07:00 - 08:00	310	5	0	7	0	167	3	0	1	1	0	0	0	0	0	494	3%
08:00 - 09:00	289	11	3	5	1	163	2	0	0	0	1	0	0	0	0	475	4%
09:00 - 10:00	226	4	2	3	2	143	10	0	0	2	0	0	0	0	0	392	4%
10:00 - 11:00	181	4	0	3	0	108	7	0	0	0	0	0	0	0	0	303	5%
11:00 - 12:00	175	8	1	3	1	137	8	0	1	1	0	0	0	0	0	335	6%
12:00 - 13:00	195	7	0	3	2	125	11	0	0	1	0	0	0	0	0	344	6%
13:00 - 14:00	199	8	2	4	1	130	6	1	0	3	0	0	0	0	0	354	5%
14:00 - 15:00	199	2	4	6	0	181	7	0	0	0	0	0	0	0	0	399	4%
15:00 - 16:00	218	3	0	6	1	163	4	0	0	2	1	0	0	0	0	398	3%
16:00 - 17:00	220	0	0	6	3	162	1	0	0	3	0	0	0	0	0	395	2%
17:00 - 18:00	187	0	0	6	2	160	0	0	0	2	0	0	0	0	0	357	2%
18:00 - 19:00	191	0	1	6	3	129	1	0	0	0	0	0	0	0	0	331	2%
19:00 - 20:00	113	0	0	4	0	80	0	0	0	2	0	0	0	0	0	199	2%
20:00 - 21:00	79	0	0	4	0	52	0	0	0	0	0	0	0	0	0	135	3%
21:00 - 22:00	48	1	0	3	1	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0	99	4%
22:00 - 23:00	30	0	0	4	0	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	61	7%
23:00 - 00:00	14	0	0	3	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	11%
Summe	3.084	57	13	74	18	2.137	60	1	2	17	2	0	0	0	0		
Gesamt	3.246					2.217					2					5.465	4%

Anlage 1-4 Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 1: Rosenthaler Weg / Dietzgenstraße - B 96a

Bundesstraße 96a (N) Spitzenstunde	Geradeausverkehr					Linksabbiegeverkehr					Wender					Summe	SV-Anteil
	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Kfz	%
07:30 - 07:45	61	1	0	2	0	49	0	0	1	0	0	0	0	0	0	114	0%
07:45 - 08:00	95	2	0	1	0	38	2	0	0	0	0	0	0	0	0	138	0%
08:00 - 08:15	77	5	1	1	0	49	1	0	0	0	0	0	0	0	0	134	0%
08:15 - 08:30	80	4	1	2	0	43	1	0	0	0	0	0	0	0	0	131	0%
Summe	313	12	2	6	0	179	4	0	1	0	0	0	0	0	0		
Gesamt	333					184					0					517	0%
15:30 - 15:45	55	2	0	2	0	43	1	0	0	1	0	0	0	0	0	104	0%
15:45 - 16:00	61	1	0	1	1	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0	110	0%
16:00 - 16:15	57	0	0	2	0	50	1	0	0	1	0	0	0	0	0	111	0%
16:15 - 16:30	64	0	0	1	0	41	0	0	0	2	0	0	0	0	0	108	0%
Summe	237	3	0	6	1	180	2	0	0	4	0	0	0	0	0		
Gesamt	247					186					0					433	0%

**Anlage 1-5** Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 1: Rosenthaler Weg / Dietzgenstraße - B 96a

Rosenthaler Weg (0)	Rechtseinbiegeverkehr					Linkseinbiegeverkehr					Wender					Summe	SV-Anteil
	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Kfz	%
00:00 - 01:00	6	0	0	0	0	19	1	0	3	1	0	0	0	0	0	30	0%
01:00 - 02:00	1	0	0	0	0	7	0	1	0	0	0	0	0	0	0	9	0%
02:00 - 03:00	1	1	0	0	0	15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0%
03:00 - 04:00	3	1	0	0	0	32	4	1	0	0	0	0	0	0	0	41	0%
04:00 - 05:00	18	1	0	0	0	128	2	6	1	0	0	0	0	0	0	156	0%
05:00 - 06:00	77	1	0	0	0	397	7	12	3	1	0	0	0	0	0	498	0%
06:00 - 07:00	180	3	0	0	0	541	16	8	6	1	0	0	0	0	0	755	0%
07:00 - 08:00	195	1	2	0	0	574	11	7	4	1	0	0	0	0	0	795	0%
08:00 - 09:00	215	6	0	0	2	528	23	4	4	5	0	0	0	0	0	787	0%
09:00 - 10:00	119	7	0	1	0	384	20	8	3	2	0	0	0	0	0	544	0%
10:00 - 11:00	144	6	0	1	1	318	16	6	2	2	0	0	0	0	0	496	0%
11:00 - 12:00	137	7	0	0	1	306	9	10	3	1	0	0	0	0	0	474	0%
12:00 - 13:00	130	5	0	0	2	298	17	8	3	3	0	0	0	0	0	466	0%
13:00 - 14:00	143	4	0	0	0	352	12	7	2	4	0	0	0	0	0	524	0%
14:00 - 15:00	195	10	0	0	1	315	12	4	4	5	0	0	0	0	0	546	0%
15:00 - 16:00	219	3	0	0	1	363	9	4	3	5	0	0	0	0	0	607	0%
16:00 - 17:00	215	4	0	0	1	385	5	3	4	4	0	0	0	0	0	621	0%
17:00 - 18:00	165	1	0	0	0	328	3	0	3	6	0	0	0	0	0	506	0%
18:00 - 19:00	154	1	0	0	0	265	4	3	3	2	0	0	0	0	0	432	0%
19:00 - 20:00	114	1	0	0	0	189	3	0	4	0	0	0	0	0	0	311	0%
20:00 - 21:00	80	0	0	0	1	151	0	4	4	1	0	0	0	0	0	241	0%
21:00 - 22:00	42	0	0	0	1	104	0	2	3	1	0	0	0	0	0	153	0%
22:00 - 23:00	39	0	0	1	1	66	2	1	3	3	0	0	0	0	0	116	0%
23:00 - 00:00	16	0	0	0	0	35	0	0	4	0	0	0	0	0	0	55	0%
Summe	2.447	59	2	2	11	5.401	160	78	55	43	0	0	0	0	0		
Gesamt	2.521					5.737					0					8.258	0%

Anlage 1-6 Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 1: Rosenthaler Weg / Dietzgenstraße - B 96a

Rosenthaler Weg (0) Spitzenstunde	Rechteinbiegeverkehr					Linkeinbiegeverkehr					Wender					Summe	SV-Anteil
	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Kfz	%
Zeit																	
07:30 - 07:45	52	0	1	0	0	128	2	1	1	0	0	0	0	0	0	185	0%
07:45 - 08:00	44	1	0	0	0	156	3	2	1	0	0	0	0	0	0	207	0%
08:00 - 08:15	55	3	0	0	1	154	7	0	0	1	0	0	0	0	0	221	0%
08:15 - 08:30	60	1	0	0	1	135	7	1	2	1	0	0	0	0	0	208	0%
Summe	211	5	1	0	2	573	19	4	4	2	0	0	0	0	0		
Gesamt	219					602					0					821	0%
15:30 - 15:45	58	1	0	0	0	98	3	1	1	2	0	0	0	0	0	164	0%
15:45 - 16:00	55	1	0	0	0	98	1	0	0	0	0	0	0	0	0	155	0%
16:00 - 16:15	56	2	0	0	1	91	0	0	1	0	0	0	0	0	0	151	0%
16:15 - 16:30	53	0	0	0	0	102	3	1	1	1	0	0	0	0	0	161	0%
Summe	222	4	0	0	1	389	7	2	3	3	0	0	0	0	0		
Gesamt	227					404					0					631	0%

**Anlage 1-7** Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 1: Rosenthaler Weg / Dietzgenstraße - B 96a

Bundesstraße 96a (S)	Rechtsabbiegeverkehr					Geradeausverkehr					Wender					Summe	SV-Anteil
	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Kfz	%
00:00 - 01:00	15	2	0	2	0	8	0	0	2	0	0	0	0	0	0	29	0%
01:00 - 02:00	13	4	3	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0%
02:00 - 03:00	11	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0%
03:00 - 04:00	21	0	1	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0%
04:00 - 05:00	35	3	4	2	0	13	1	0	3	0	0	0	0	0	0	61	0%
05:00 - 06:00	83	7	3	4	2	40	3	0	5	0	0	0	0	0	0	147	0%
06:00 - 07:00	236	10	8	4	1	106	1	1	7	0	0	0	0	0	0	374	0%
07:00 - 08:00	333	8	13	4	1	219	9	3	6	2	0	0	0	0	0	598	0%
08:00 - 09:00	380	17	10	7	2	174	11	1	4	3	0	0	0	0	0	609	0%
09:00 - 10:00	355	20	9	4	1	179	9	1	3	0	0	0	0	0	0	581	0%
10:00 - 11:00	350	16	5	3	0	186	5	0	3	1	0	0	0	0	0	569	0%
11:00 - 12:00	377	18	7	2	1	191	10	3	3	0	0	0	0	0	0	612	0%
12:00 - 13:00	373	26	2	5	1	232	8	1	3	4	0	0	0	0	0	655	0%
13:00 - 14:00	508	23	11	4	6	290	5	3	5	2	0	0	0	0	0	857	0%
14:00 - 15:00	626	20	0	5	1	377	6	0	6	4	0	0	0	0	0	1.045	0%
15:00 - 16:00	751	21	0	5	2	415	8	1	7	7	0	0	0	0	0	1.217	0%
16:00 - 17:00	669	8	0	5	2	396	4	0	6	6	0	0	0	0	0	1.096	0%
17:00 - 18:00	529	5	1	3	4	272	1	0	6	1	0	0	0	0	0	822	0%
18:00 - 19:00	376	2	3	3	4	232	5	1	5	2	0	0	0	0	0	633	0%
19:00 - 20:00	242	0	2	3	3	160	1	0	4	0	0	0	0	0	0	415	0%
20:00 - 21:00	169	0	2	3	0	105	1	0	3	3	0	0	0	0	0	286	0%
21:00 - 22:00	133	1	1	3	0	95	0	0	3	2	0	0	0	0	0	238	0%
22:00 - 23:00	127	1	3	3	0	91	0	0	3	1	0	0	0	0	0	229	0%
23:00 - 00:00	43	0	0	3	0	41	0	0	3	0	0	0	0	0	0	90	0%
Summe	6.490	202	77	67	31	3.669	87	15	79	37	0	0	0	0	0		
Gesamt	6.867					3.887					0					10.754	0%

Anlage 1-8 Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 1: Rosenthaler Weg / Dietzgenstraße - B 96a

Bundesstraße 96a (S) Spitzenstunde	Rechtsabbiegeverkehr					Geradeausverkehr					Wender					Summe	SV-Anteil
	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad		
Zeit																	
07:30 - 07:45	74	3	2	1	0	57	2	1	1	0	0	0	0	0	0	141	0%
07:45 - 08:00	100	2	2	1	0	56	5	1	2	0	0	0	0	0	0	169	0%
08:00 - 08:15	97	2	2	2	1	48	5	0	2	2	0	0	0	0	0	161	0%
08:15 - 08:30	103	4	4	2	0	45	0	0	1	1	0	0	0	0	0	160	0%
Summe	374	11	10	6	1	206	12	2	6	3	0	0	0	0	0		
Gesamt	402					229					0					631	0%
15:30 - 15:45	171	8	0	0	0	94	2	1	3	2	0	0	0	0	0	281	0%
15:45 - 16:00	182	6	0	3	1	111	1	0	2	3	0	0	0	0	0	309	0%
16:00 - 16:15	148	7	0	0	0	111	4	0	1	3	0	0	0	0	0	274	0%
16:15 - 16:30	186	0	0	3	0	105	0	0	2	1	0	0	0	0	0	297	0%
Summe	687	21	0	6	1	421	7	1	8	9	0	0	0	0	0		
Gesamt	715					446					0					1.161	0%

**Anlage 2**    Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 2: Rosenthaler Weg / Blankenfelder Straße

Ort..... Berlin

Zählstelle..... Rosenthaler Weg / Blankenfelder Straße

Datum..... 12.03.2025

Wochentag..... Mittwoch

Art der Erhebung..... Knotenstromerhebung

Erhebungsdauer..... 24 Stunden (00:00 - 24:00 Uhr)

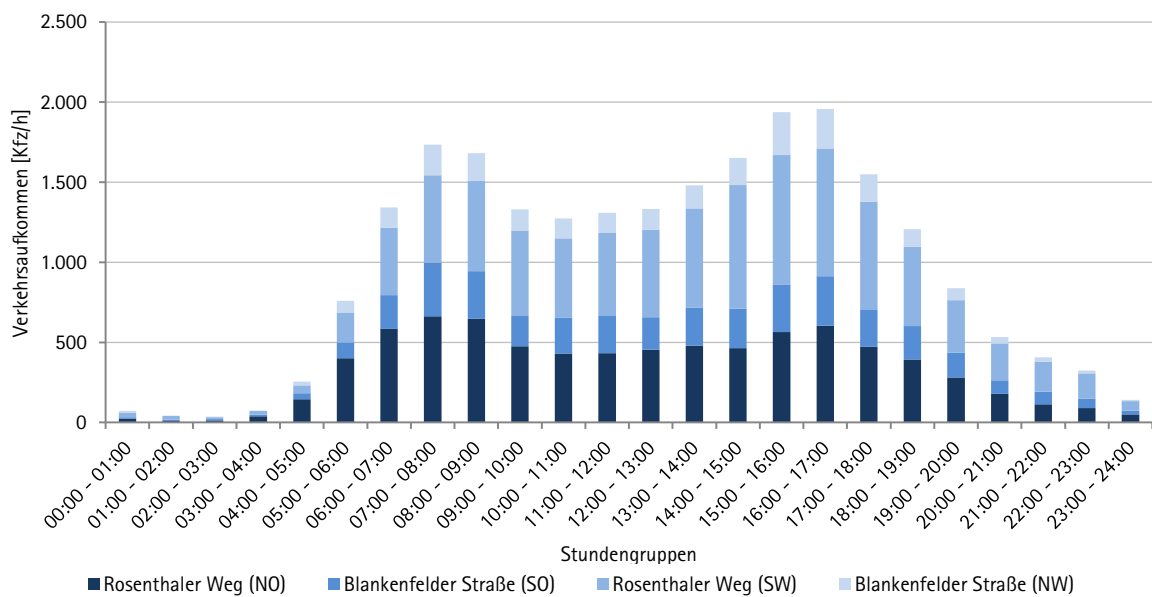
Klassifizierung..... Leichtverkehr < 3,5 t: Krafträder (Krad), Personenkraftwagen (Pkw), Lieferwagen (Lfw)  
Schwerverkehr > 3,5 t: Lastkraftwagen (Lkw) | Bus | Lkw mit Anhänger (LkWA), Sattelzugmaschine (SZM)  
Rad: auf der Fahrbahn

Witterung..... fast wolkenlos

Temperatur..... tagsüber    18 °C  
                                  nachts        6 °C

Bemerkungen.....

**Ganglinien des Erhebungszeitraums**



**Anlage 2-1**      Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 2: Rosenthaler Weg / Blankenfelder Straße

Gesamt	Rosenthaler Weg (NO)	Blankenfelder Straße (SO)	Rosenthaler Weg (SW)	Blankenfelder Straße (NW)	Summe
Zeit	Kfz	Kfz	Kfz	Kfz	Kfz
00:00 - 01:00	22	10	28	11	71
01:00 - 02:00	8	9	23	1	41
02:00 - 03:00	12	9	12	4	37
03:00 - 04:00	39	9	23	1	72
04:00 - 05:00	144	37	51	23	255
05:00 - 06:00	400	99	188	72	759
06:00 - 07:00	583	212	421	126	1.342
07:00 - 08:00	663	334	547	190	1.734
08:00 - 09:00	647	298	565	171	1.681
09:00 - 10:00	476	193	530	132	1.331
10:00 - 11:00	431	221	498	124	1.274
11:00 - 12:00	433	235	514	126	1.308
12:00 - 13:00	454	202	546	130	1.332
13:00 - 14:00	479	236	621	145	1.481
14:00 - 15:00	464	245	774	169	1.652
15:00 - 16:00	564	297	808	268	1.937
16:00 - 17:00	603	310	798	246	1.957
17:00 - 18:00	473	233	672	172	1.550
18:00 - 19:00	393	209	493	111	1.206
19:00 - 20:00	280	155	329	74	838
20:00 - 21:00	177	85	232	38	532
21:00 - 22:00	113	79	187	27	406
22:00 - 23:00	90	58	158	17	323
23:00 - 24:00	49	24	59	8	140
Summe	7.997	3.799	9.077	2.386	23.259

**Anlage 2-2**      Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 2: Rosenthaler Weg / Blankenfelder Straße

Spitzenstunde am Vormittag	Rosenthaler Weg (NO)	Blankenfelder Straße (SO)	Rosenthaler Weg (SW)	Blankenfelder Straße (NW)	Summe
Zeit	Kfz	Kfz	Kfz	Kfz	Kfz
07:30 - 07:45	168	101	133	49	451
07:45 - 08:00	171	74	150	45	440
08:00 - 08:15	181	76	146	42	445
08:15 - 08:30	165	76	145	42	428
Summe	685	327	574	178	1.764

Spitzenstunde am Nachmittag	Rosenthaler Weg (NO)	Blankenfelder Straße (SO)	Rosenthaler Weg (SW)	Blankenfelder Straße (NW)	Summe
Zeit	Kfz	Kfz	Kfz	Kfz	Kfz
15:45 - 16:00	128	80	201	70	479
16:00 - 16:15	161	75	193	59	488
16:15 - 16:30	148	80	198	84	510
16:30 - 16:45	166	80	204	58	508
Summe	623	319	824	279	2.045

**Anlage 2-3** Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 2: Rosenthaler Weg / Blankenfelder Straße

Rosenthaler Weg (NO)	Rechtsabbiegeverkehr					Geradeausverkehr					Linksabbiegeverkehr					Wender					Summe			SV-Anteil
	Zeit	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Kfz	SV	
00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	18	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	3	14%
01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	6	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	8	1	13%
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	12	1	8%
03:00 - 04:00	1	0	0	0	0	27	3	1	0	0	6	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	39	4	10%
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	123	4	5	2	1	7	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	144	11	8%
05:00 - 06:00	3	0	0	1	0	339	8	10	5	1	31	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	400	25	6%
06:00 - 07:00	9	0	0	1	0	492	9	10	7	4	41	2	0	0	0	8	0	0	0	0	0	583	29	5%
07:00 - 08:00	15	1	0	2	0	528	20	6	8	1	66	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	663	37	6%
08:00 - 09:00	21	1	0	1	0	508	19	4	4	5	61	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	647	29	4%
09:00 - 10:00	21	0	0	1	0	326	19	5	6	0	72	1	0	1	0	24	0	0	0	0	0	476	33	7%
10:00 - 11:00	23	0	0	3	0	296	20	4	6	1	54	0	0	0	1	22	0	1	0	0	0	431	34	8%
11:00 - 12:00	18	0	0	1	1	291	15	8	7	2	59	1	0	1	0	26	1	0	0	2	0	433	34	8%
12:00 - 13:00	25	1	0	1	0	318	19	4	4	1	58	1	0	0	0	22	0	0	0	0	0	454	30	7%
13:00 - 14:00	16	1	0	1	0	350	11	5	7	4	55	1	0	1	0	27	0	0	0	0	0	479	27	6%
14:00 - 15:00	23	0	0	1	0	323	12	5	6	2	61	0	0	0	0	31	0	0	0	0	0	464	24	5%
15:00 - 16:00	20	0	0	1	1	402	10	2	6	4	70	0	0	0	0	48	0	0	0	0	0	564	19	3%
16:00 - 17:00	43	1	0	1	0	402	10	2	4	0	83	0	0	0	0	53	4	0	0	0	0	603	22	4%
17:00 - 18:00	27	0	0	1	0	334	3	0	8	3	51	2	0	0	0	41	1	0	0	2	0	473	15	3%
18:00 - 19:00	26	1	0	1	0	270	6	3	6	3	51	0	0	0	0	25	1	0	0	0	0	393	18	5%
19:00 - 20:00	10	0	0	1	0	201	5	0	6	0	36	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0	280	12	4%
20:00 - 21:00	9	1	0	1	0	134	0	3	5	0	16	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	177	10	6%
21:00 - 22:00	3	0	0	0	0	91	0	2	3	0	10	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	113	6	5%
22:00 - 23:00	4	0	0	0	0	70	3	1	3	1	5	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	90	7	8%
23:00 - 24:00	0	0	0	0	0	38	1	1	3	1	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	49	5	10%
<b>Summe</b>		317	7	0	19	2	5.895	197	82	109	34	900	10	0	3	2	407	8	1	0	4			
<b>Gesamt</b>		345					6.317					915					420					7.997	436	4%

In der Gruppe der Pkw sind Personenkraftwagen (Pkw), Lieferwagen (Lfw, < 3,5 t) und Krafträder (Krad) zusammengefasst.

Anlage 2-4 Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 2: Rosenthaler Weg / Blankenfelder Straße

Rosenthaler Weg (NO) Spitzenstunde	Rechtsabbiegeverkehr					Geradeausverkehr					Linksabbiegeverkehr					Wender					Summe			SV-Anteil
	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Kfz	SV	%	
07:30 - 07:45	4	1	0	1	0	130	2	3	1	0	24	0	0	0	0	5	0	0	0	0	171	8	5%	
07:45 - 08:00	3	0	0	0	0	142	7	1	2	1	12	0	0	0	0	5	0	0	0	0	173	10	6%	
08:00 - 08:15	5	1	0	0	0	154	5	0	1	2	11	0	0	0	0	4	0	0	0	0	183	7	4%	
08:15 - 08:30	8	0	0	0	0	124	6	1	2	2	18	0	0	0	0	7	0	0	0	0	168	9	5%	
Summe	20	2	0	1	0	550	20	5	6	5	65	0	0	0	0	21	0	0	0	0				
Gesamt	23					586					65					21					695	34	4%	
15:45 - 16:00	3	0	0	0	0	88	2	0	2	0	20	0	0	0	0	13	0	0	0	0	128	4	3%	
16:00 - 16:15	7	0	0	1	0	116	2	1	1	0	23	0	0	0	0	10	1	0	0	0	162	6	4%	
16:15 - 16:30	13	1	0	0	0	99	2	0	2	0	19	0	0	0	0	12	0	0	0	0	148	5	3%	
16:30 - 16:45	15	0	0	0	0	104	3	0	1	0	27	0	0	0	0	15	1	0	0	0	166	5	3%	
Summe	38	1	0	1	0	407	9	1	6	0	89	0	0	0	0	50	2	0	0	0				
Gesamt	40					423					89					52					604	20	3%	

**Anlage 2-5** Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 2: Rosenthaler Weg / Blankenfelder Straße

Blankenfelder Straße (SO)	Rechtseinbiegeverkehr					Geradeausverkehr					Linkseinbiegeverkehr					Wender					Summe			SV-Anteil
	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Kfz	SV	%	
00:00 - 01:00	1	0	0	1	0	1	0	0	3	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	4	40%	
01:00 - 02:00	1	0	0	2	0	4	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	2	22%	
02:00 - 03:00	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	9	3	33%	
03:00 - 04:00	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	9	4	44%	
04:00 - 05:00	0	0	1	0	0	15	0	0	1	0	19	0	0	1	0	0	0	0	0	0	37	3	8%	
05:00 - 06:00	5	1	0	0	0	17	0	0	3	0	69	2	1	0	1	0	0	0	0	0	99	7	7%	
06:00 - 07:00	13	3	1	0	0	35	0	0	4	1	146	8	0	1	0	0	0	0	0	212	17	8%		
07:00 - 08:00	22	0	0	0	0	75	0	0	4	3	220	8	0	2	0	0	0	0	0	334	14	4%		
08:00 - 09:00	34	0	0	0	0	77	1	0	3	1	167	13	0	1	1	0	0	0	0	298	18	6%		
09:00 - 10:00	25	1	0	0	0	49	0	0	3	0	105	6	1	0	3	0	0	0	0	193	11	6%		
10:00 - 11:00	32	0	1	0	0	57	1	0	3	2	116	7	1	0	1	0	0	0	0	221	13	6%		
11:00 - 12:00	41	2	0	0	0	57	2	0	3	0	121	6	1	0	2	0	0	0	0	235	14	6%		
12:00 - 13:00	39	0	0	0	0	56	2	0	3	2	94	3	1	0	2	0	0	0	0	202	9	4%		
13:00 - 14:00	31	2	0	0	0	75	1	0	4	0	117	5	0	0	1	0	0	0	0	236	12	5%		
14:00 - 15:00	24	0	0	0	0	69	0	0	3	1	143	5	0	0	0	0	0	0	0	245	8	3%		
15:00 - 16:00	30	1	0	0	1	85	0	0	3	1	169	2	1	1	3	0	0	0	0	297	8	3%		
16:00 - 17:00	36	0	0	0	0	96	2	0	3	0	173	0	0	0	0	0	0	0	0	310	5	2%		
17:00 - 18:00	32	0	0	0	0	64	0	0	3	3	130	0	0	0	1	0	0	0	0	233	3	1%		
18:00 - 19:00	18	0	0	0	0	53	0	0	4	0	130	3	0	0	1	0	0	0	0	209	7	3%		
19:00 - 20:00	16	0	0	0	0	47	0	0	3	0	89	0	0	0	0	0	0	0	0	155	3	2%		
20:00 - 21:00	13	1	0	0	0	15	0	0	3	1	50	0	0	0	2	0	0	0	0	85	4	5%		
21:00 - 22:00	6	0	0	0	0	18	0	0	4	0	50	0	0	0	1	0	0	0	0	79	4	5%		
22:00 - 23:00	5	0	0	0	0	17	0	0	3	0	32	0	0	0	1	0	0	0	0	58	3	5%		
23:00 - 24:00	4	0	0	0	0	8	0	0	3	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	24	3	13%		
Summe	428	11	4	7	1	993	9	0	66	15	2.163	70	6	6	20	0	0	0	0					
Gesamt	451					1.083					2.265					0					3.799	0	4%	

Anlage 2-6 Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 2: Rosenthaler Weg / Blankenfelder Straße

Blankenfelder Straße (SO) Spitzenstunde	Rechtseinbiegeverkehr					Geradeausverkehr					Linkseinbiegeverkehr					Wender					Summe			SV-Anteil
	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Kfz	SV	%	
07:30 - 07:45	7	0	0	0	0	25	0	0	0	3	65	3	0	1	0	0	0	0	0	0	104	4	4%	
07:45 - 08:00	3	0	0	0	0	24	0	0	1	0	45	1	0	0	0	0	0	0	0	0	74	2	3%	
08:00 - 08:15	7	0	0	0	0	17	0	0	1	0	48	3	0	0	0	0	0	0	0	0	76	4	5%	
08:15 - 08:30	8	0	0	0	0	17	1	0	1	0	46	3	0	0	1	0	0	0	0	0	77	5	6%	
Summe	25	0	0	0	0	83	1	0	3	3	204	10	0	1	1	0	0	0	0	0				
Gesamt	25					90					216					0					331	15	5%	
15:45 - 16:00	8	0	0	0	0	23	0	0	0	1	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	81	0	0%	
16:00 - 16:15	8	0	0	0	0	32	0	0	1	0	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	75	1	1%	
16:15 - 16:30	10	0	0	0	0	20	0	0	1	0	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80	1	1%	
16:30 - 16:45	8	0	0	0	0	20	2	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80	2	3%	
Summe	34	0	0	0	0	95	2	0	2	1	182	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
Gesamt	34					100					182					0					316	4	1%	

**Anlage 2-7 Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 2: Rosenthaler Weg / Blankenfelder Straße**

Rosenthaler Weg (SW)	Rechtsabbiegeverkehr					Geradeausverkehr					Linksabbiegeverkehr					Wender					Summe			SV-Anteil
	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Kfz	SV	%	
00:00 - 01:00	3	0	0	1	0	15	1	0	2	0	3	0	0	2	0	1	0	0	0	0	28	6	21%	
01:00 - 02:00	1	0	0	0	0	14	2	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	7	30%	
02:00 - 03:00	1	0	0	0	0	7	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	2	17%	
03:00 - 04:00	4	0	0	0	0	18	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	1	4%	
04:00 - 05:00	21	0	2	0	0	16	3	3	1	0	2	0	0	2	0	1	0	0	0	0	51	11	22%	
05:00 - 06:00	73	3	0	0	1	82	8	3	4	0	5	0	0	4	2	3	0	0	0	0	188	22	12%	
06:00 - 07:00	139	5	0	0	0	224	15	4	8	3	12	0	0	4	0	7	0	0	0	0	421	36	9%	
07:00 - 08:00	151	2	1	0	2	333	6	12	12	0	19	0	0	2	0	6	1	0	0	0	547	36	7%	
08:00 - 09:00	173	8	0	0	0	318	10	12	11	1	24	0	1	4	2	1	0	0	0	0	565	46	8%	
09:00 - 10:00	144	4	1	0	0	322	19	10	5	0	18	0	0	4	0	2	1	0	0	0	530	44	8%	
10:00 - 11:00	123	1	0	0	0	317	20	5	6	1	20	0	0	2	0	3	0	0	0	0	498	34	7%	
11:00 - 12:00	115	7	0	1	1	315	17	8	7	2	32	0	0	4	0	5	0	0	0	0	514	44	9%	
12:00 - 13:00	117	8	2	0	1	347	10	13	5	3	33	0	0	2	0	5	0	0	0	0	546	40	7%	
13:00 - 14:00	127	3	1	0	2	412	24	10	8	5	20	0	0	4	2	3	0	0	0	0	621	50	8%	
14:00 - 15:00	177	6	1	0	2	519	15	8	7	3	29	1	0	2	0	4	0	0	0	0	774	40	5%	
15:00 - 16:00	131	3	0	0	2	609	16	6	5	1	28	0	0	3	1	3	0	0	0	0	808	33	4%	
16:00 - 17:00	157	1	0	0	2	576	5	2	5	2	36	1	0	4	0	7	0	0	0	0	798	18	2%	
17:00 - 18:00	154	0	0	0	3	463	4	1	6	6	25	0	0	3	0	6	1	0	0	0	672	15	2%	
18:00 - 19:00	132	0	0	0	0	310	6	2	7	6	23	0	0	3	0	4	0	0	0	0	493	18	4%	
19:00 - 20:00	91	0	0	0	1	203	0	3	5	1	15	0	0	2	1	7	0	0	0	0	329	10	3%	
20:00 - 21:00	63	0	0	0	0	145	0	2	6	0	10	0	0	3	0	3	0	0	0	0	232	11	5%	
21:00 - 22:00	50	1	0	0	0	123	1	1	2	0	3	0	0	3	0	3	0	0	0	0	187	8	4%	
22:00 - 23:00	27	0	0	0	0	107	1	3	4	0	11	0	0	3	0	2	0	0	0	0	158	11	7%	
23:00 - 24:00	10	0	0	0	1	36	0	0	3	0	6	0	0	3	0	0	0	0	0	0	59	6	10%	
Summe	2.184	52	8	2	18	5.831	185	114	119	34	377	2	1	63	8	76	3	0	0	0				
Gesamt	2.264					6.283					451					79					9.077	549	5%	

Anlage 2-8 Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 2: Rosenthaler Weg / Blankenfelder Straße

Rosenthaler Weg (SW) Spitzenstunde	Rechtsabbiegeverkehr					Geradeausverkehr					Linksabbiegeverkehr					Wender					Summe			SV-Anteil
	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Kfz	SV	%	
07:30 - 07:45	33	0	1	0	0	91	2	2	2	0	3	0	0	1	0	1	0	0	0	0	136	8	6%	
07:45 - 08:00	40	2	0	0	0	92	1	1	3	0	7	0	0	0	0	4	1	0	0	0	151	8	5%	
08:00 - 08:15	46	2	0	0	0	85	2	3	2	0	8	0	0	1	2	0	0	0	0	0	151	10	7%	
08:15 - 08:30	47	2	0	0	0	85	2	2	4	0	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	147	11	7%	
Summe	166	6	1	0	0	353	7	8	11	0	22	0	0	3	2	5	1	0	0	0				
Gesamt	173					379					27					6					585	37	5%	
15:45 - 16:00	36	0	0	0	0	147	7	2	2	0	7	0	0	1	1	1	0	0	0	0	204	12	6%	
16:00 - 16:15	34	1	0	0	1	143	3	2	2	0	8	0	0	1	0	1	0	0	0	0	196	9	5%	
16:15 - 16:30	38	0	0	0	1	146	1	0	2	0	9	1	0	0	0	1	0	0	0	0	199	4	2%	
16:30 - 16:45	48	0	0	0	0	147	0	0	1	1	4	0	0	2	0	2	0	0	0	0	205	3	1%	
Summe	156	1	0	0	2	583	11	4	7	1	28	1	0	4	1	5	0	0	0	0				
Gesamt	159					606					34					5					804	28	3%	

**Anlage 2-9** Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 2: Rosenthaler Weg / Blankenfelder Straße

Blankenfelder Straße (NW)	Rechtseinbiegeverkehr					Geradeausverkehr					Linkseinbiegeverkehr					Wender					Summe			SV-Anteil
	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Kfz	SV	%	
00:00 - 01:00	0	0	0	3	0	2	0	0	2	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	11	6	55%	
01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0%	
02:00 - 03:00	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	25%	
03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0%	
04:00 - 05:00	2	0	0	1	0	15	0	0	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	2	9%	
05:00 - 06:00	12	0	0	4	0	40	0	0	3	0	11	0	0	1	1	0	0	0	0	0	72	8	11%	
06:00 - 07:00	18	1	0	4	0	64	0	0	4	3	30	0	0	1	1	0	0	0	0	0	126	10	8%	
07:00 - 08:00	17	0	0	3	0	120	0	0	3	2	42	0	1	2	0	0	0	0	0	0	190	9	5%	
08:00 - 09:00	12	2	0	3	0	94	4	0	3	0	51	1	0	1	0	0	0	0	0	0	171	14	8%	
09:00 - 10:00	14	2	0	3	0	72	2	0	3	0	35	0	0	1	0	0	0	0	0	0	132	11	8%	
10:00 - 11:00	13	1	0	3	0	60	1	0	3	2	40	0	0	1	0	0	0	0	0	0	124	9	7%	
11:00 - 12:00	12	1	0	2	0	71	0	0	3	4	31	1	0	1	0	0	0	0	0	0	126	8	6%	
12:00 - 13:00	20	1	0	4	1	64	1	0	3	2	30	3	0	1	0	0	0	0	0	0	130	13	10%	
13:00 - 14:00	16	1	0	3	1	81	1	0	4	1	35	0	0	1	1	0	0	0	0	0	145	10	7%	
14:00 - 15:00	9	1	0	3	0	83	1	0	3	1	66	1	0	1	0	0	0	0	0	0	169	10	6%	
15:00 - 16:00	8	0	0	2	0	147	3	0	3	3	101	0	0	1	0	0	0	0	0	0	268	9	3%	
16:00 - 17:00	18	0	0	4	0	115	1	0	3	0	104	0	0	1	0	0	0	0	0	0	246	9	4%	
17:00 - 18:00	15	0	0	3	0	91	0	0	3	2	57	0	0	1	0	0	0	0	0	0	172	7	4%	
18:00 - 19:00	11	1	0	3	0	61	0	0	3	0	30	1	0	1	0	0	0	0	0	0	111	9	8%	
19:00 - 20:00	5	0	0	3	0	44	0	0	3	0	18	0	0	1	0	0	0	0	0	0	74	7	9%	
20:00 - 21:00	7	0	0	3	0	19	0	0	4	0	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	38	8	21%	
21:00 - 22:00	4	0	0	3	0	9	0	0	3	3	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	27	7	26%	
22:00 - 23:00	2	0	0	3	0	6	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	6	35%	
23:00 - 24:00	2	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	6	75%	
Summe	219	12	0	63	2	1.261	14	0	63	23	699	8	1	18	3	0	0	0	0	0				
Gesamt	296					1.361					729					0					2.386	179	8%	

**Anlage 2-10** Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 2: Rosenthaler Weg / Blankenfelder Straße

Blankenfelder Straße (NW) Spitzenstunde	Rechtseinbiegeverkehr					Geradeausverkehr					Linkseinbiegeverkehr					Wender					Summe			SV-Anteil
	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Pkw	Lkw	LkwA	Bus	Krad	Kfz	SV	%	
07:30 - 07:45	7	0	0	1	0	31	0	0	0	0	9	0	1	1	0	0	0	0	0	0	50	3	6%	
07:45 - 08:00	2	0	0	1	0	26	0	0	1	0	14	0	0	1	0	0	0	0	0	0	45	3	7%	
08:00 - 08:15	5	0	0	0	0	23	0	0	1	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42	1	2%	
08:15 - 08:30	4	0	0	1	0	20	1	0	1	0	14	1	0	0	0	0	0	0	0	0	42	4	10%	
Summe	18	0	0	3	0	100	1	0	3	0	50	1	1	2	0	0	0	0	0	0				
Gesamt	21					104					54					0					179	11	6%	
15:45 - 16:00	3	0	0	0	0	45	0	0	1	1	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	71	1	1%	
16:00 - 16:15	4	0	0	1	0	27	0	0	0	0	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	59	1	2%	
16:15 - 16:30	3	0	0	1	0	41	1	0	1	0	36	0	0	1	0	0	0	0	0	0	84	4	5%	
16:30 - 16:45	7	0	0	1	0	23	0	0	1	0	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	58	2	3%	
Summe	17	0	0	3	0	136	1	0	3	1	110	0	0	1	0	0	0	0	0	0				
Gesamt	20					141					111					0					272	8	3%	

**Anlage 3**    Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 3: Buchholzer Straße / Schillingweg

Ort..... Französisch-Buchholz

Zählstelle..... Buchholzer Straße - Blankenfelder Straße/Schillingweg

Datum..... 06.06.2024

Wochentag..... Donnerstag

Art der Erhebung..... Knotenstromerhebung

Erhebungsdauer..... 16 Stunden (06:00 - 22:00 Uhr)

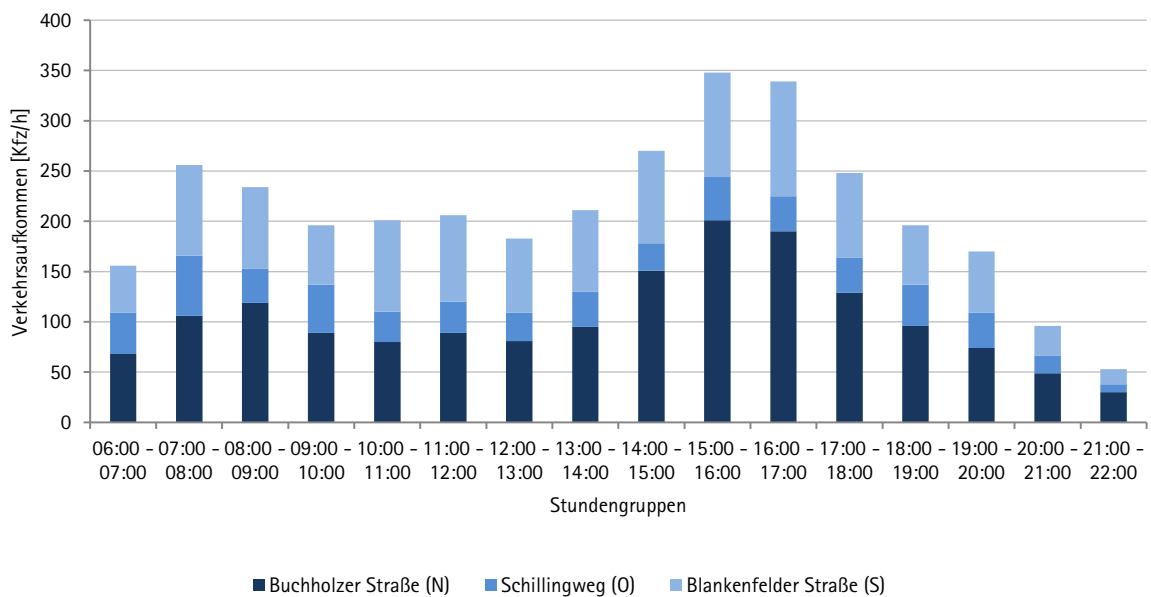
Klassifizierung.....  
 Leichtverkehr < 3,5 t: Krafträder (Krad), Personenkraftwagen (Pkw), Lieferwagen (Lfw)  
 Schwerverkehr > 3,5 t: Lastkraftwagen (Lkw) | Bus | Lkw mit Anhänger (LkWA), Sattelzugmaschine (SZM)  
 Rad: auf der Fahrbahn

Witterung..... heiter

Temperatur..... tagsüber    20 °C  
   nachts        14 °C

Bemerkungen.....

**Ganglinien des Erhebungszeitraums**



**Anlage 3-1** Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 3: Buchholzer Straße / Schillingweg

Gesamt	Buchholzer Straße (N)	Schillingweg (O)	Blankenfelder Straße (S)	Summe
Zeit	Kfz	Kfz	Kfz	Kfz
06:00 - 07:00	68	41	47	156
07:00 - 08:00	106	60	90	256
08:00 - 09:00	119	34	81	234
09:00 - 10:00	89	48	59	196
10:00 - 11:00	80	30	91	201
11:00 - 12:00	89	31	86	206
12:00 - 13:00	81	28	74	183
13:00 - 14:00	95	35	81	211
14:00 - 15:00	151	27	92	270
15:00 - 16:00	201	43	104	348
16:00 - 17:00	190	35	114	339
17:00 - 18:00	129	35	84	248
18:00 - 19:00	96	41	59	196
19:00 - 20:00	74	35	61	170
20:00 - 21:00	49	17	30	96
21:00 - 22:00	30	8	15	53
Summe	1.647	548	1.168	3.363

Spitzenstunde am Vormittag	Buchholzer Straße (N)	Schillingweg (O)	Blankenfelder Straße (S)	Summe
Zeit	Kfz	Kfz	Kfz	Kfz
07:00 - 07:15	28	6	20	54
07:15 - 07:30	30	31	26	87
07:30 - 07:45	19	11	27	57
07:45 - 08:00	29	12	17	58
Summe	106	60	90	256

Spitzenstunde am Nachmittag	Buchholzer Straße (N)	Schillingweg (O)	Blankenfelder Straße (S)	Summe
Zeit	Kfz	Kfz	Kfz	Kfz
15:30 - 15:45	51	11	20	82
15:45 - 16:00	44	12	36	92
16:00 - 16:15	47	10	35	92
16:15 - 16:30	58	7	26	91
Summe	200	40	117	357

Anlage 3-2 Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 3: Buchholzer Straße / Schillingweg

Buchholzer Straße (N)	Geradeausverkehr					Linksabbiegeverkehr					Wender					Summe	SV-Anteil	
	Zeit	Pkw	Lfw	Lkw	Bus	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	Bus	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	Bus			Krad
06:00 - 07:00	52	10	1	0	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	68	1%
07:00 - 08:00	86	12	0	0	1	5	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	106	1%
08:00 - 09:00	88	11	4	0	6	9	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	119	4%
09:00 - 10:00	62	9	1	0	5	7	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	89	1%
10:00 - 11:00	61	12	2	0	1	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	80	4%
11:00 - 12:00	63	8	2	0	1	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	89	2%
12:00 - 13:00	52	16	1	0	3	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	81	1%
13:00 - 14:00	62	11	5	0	3	12	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	95	5%
14:00 - 15:00	112	15	2	0	4	17	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	151	1%
15:00 - 16:00	156	24	0	0	4	15	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	201	0%
16:00 - 17:00	132	18	2	0	6	23	7	0	0	2	0	0	0	0	0	0	190	1%
17:00 - 18:00	104	10	0	0	2	11	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	129	0%
18:00 - 19:00	71	4	3	0	3	14	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	96	3%
19:00 - 20:00	55	4	3	0	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	74	4%
20:00 - 21:00	36	1	0	0	3	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	49	0%
21:00 - 22:00	24	1	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0%
Summe	1.216	166	26	0	51	156	22	3	0	7	0	0	0	0	0	0		
Gesamt	1.459					188					0					1.647	2%	

Anlage 3-3 Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 3: Buchholzer Straße / Schillingweg

Buchholzer Straße (N) Spitzenstunde	Geradeausverkehr					Linksabbiegeverkehr					Wender					Summe	SV-Anteil
	Pkw	Lfw	Lkw	Bus	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	Bus	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	Bus	Krad		
Zeit																	
07:00 - 07:15	24	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0%
07:15 - 07:30	27	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0%
07:30 - 07:45	15	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0%
07:45 - 08:00	20	5	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	29	3%
Summe	86	12	0	0	1	5	1	1	0	0	0	0	0	0	0		
Gesamt	99					7					0					106	1%
15:30 - 15:45	42	6	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51	0%
15:45 - 16:00	31	8	0	0	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	44	0%
16:00 - 16:15	39	2	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47	0%
16:15 - 16:30	39	5	2	0	1	5	5	0	0	1	0	0	0	0	0	58	3%
Summe	151	21	2	0	3	16	6	0	0	1	0	0	0	0	0		
Gesamt	177					23					0					200	1%

Anlage 3-4 Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 3: Buchholzer Straße / Schillingweg

Schillingweg (0)	Rechtseinbiegeverkehr					Linkseinbiegeverkehr					Wender					Summe	SV-Anteil
	Pkw	Lfw	Lkw	Bus	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	Bus	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	Bus	Krad	Kfz	%
06:00 - 07:00	11	5	0	0	0	18	6	1	0	0	0	0	0	0	0	41	2%
07:00 - 08:00	26	0	0	0	0	33	1	0	0	0	0	0	0	0	0	60	0%
08:00 - 09:00	12	1	0	0	0	18	3	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0%
09:00 - 10:00	7	0	0	0	0	36	5	0	0	0	0	0	0	0	0	48	0%
10:00 - 11:00	7	1	0	0	0	20	1	1	0	0	0	0	0	0	0	30	3%
11:00 - 12:00	3	0	1	0	0	20	3	3	0	1	0	0	0	0	0	31	13%
12:00 - 13:00	4	1	0	0	0	19	2	1	0	1	0	0	0	0	0	28	4%
13:00 - 14:00	6	0	1	0	0	25	1	0	0	2	0	0	0	0	0	35	3%
14:00 - 15:00	4	0	0	0	1	19	1	0	0	2	0	0	0	0	0	27	0%
15:00 - 16:00	9	0	0	0	1	29	1	2	0	1	0	0	0	0	0	43	5%
16:00 - 17:00	10	1	0	0	0	22	2	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0%
17:00 - 18:00	4	0	0	0	0	29	1	0	0	1	0	0	0	0	0	35	0%
18:00 - 19:00	10	0	0	0	0	24	4	0	0	3	0	0	0	0	0	41	0%
19:00 - 20:00	5	1	0	0	1	27	0	0	0	1	0	0	0	0	0	35	0%
20:00 - 21:00	5	0	0	0	0	11	1	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0%
21:00 - 22:00	4	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	8	0%
Summe	127	10	2	0	3	353	32	8	0	13	0	0	0	0			
Gesamt	142					406					0					548	2%

Anlage 3-5 Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 3: Buchholzer Straße / Schillingweg

Schillingweg (0) Spitzenstunde	Rechtseinbiegeverkehr					Linkseinbiegeverkehr					Wender					Summe	SV-Anteil
	Pkw	Lfw	Lkw	Bus	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	Bus	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	Bus	Krad	Kfz	%
Zeit																	
07:00 - 07:15	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0%
07:15 - 07:30	14	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	0%
07:30 - 07:45	4	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0%
07:45 - 08:00	5	0	0	0	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0%
Summe	26	0	0	0	0	33	1	0	0	0	0	0	0	0	0		
Gesamt	26					34					0					60	0%
15:30 - 15:45	2	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0%
15:45 - 16:00	4	0	0	0	0	6	6	1	0	1	0	0	0	0	0	18	6%
16:00 - 16:15	4	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0%
16:15 - 16:30	2	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0%
Summe	12	0	0	0	0	17	26	1	0	1	0	0	0	0	0		
Gesamt	12					45					0					57	2%

Anlage 3-6 Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 3: Buchholzer Straße / Schillingweg

Blankenfelder Straße (S)	Rechtsabbiegeverkehr					Geradausverkehr					Wender					Summe	SV-Anteil
	Pkw	Lfw	Lkw	Bus	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	Bus	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	Bus	Krad		
06:00 - 07:00	3	1	1	0	0	34	4	2	0	2	0	0	0	0	0	47	6%
07:00 - 08:00	12	0	2	0	0	64	8	1	0	3	0	0	0	0	0	90	3%
08:00 - 09:00	13	0	1	0	0	62	3	0	0	2	0	0	0	0	0	81	1%
09:00 - 10:00	18	3	0	0	0	35	1	1	0	1	0	0	0	0	0	59	2%
10:00 - 11:00	33	2	1	0	1	43	5	3	0	3	0	0	0	0	0	91	4%
11:00 - 12:00	30	2	2	0	1	44	5	1	0	1	0	0	0	0	0	86	3%
12:00 - 13:00	24	1	0	0	0	45	1	0	0	3	0	0	0	0	0	74	0%
13:00 - 14:00	21	1	0	0	0	53	6	0	0	0	0	0	0	0	0	81	0%
14:00 - 15:00	34	1	1	0	1	45	6	2	0	2	0	0	0	0	0	92	3%
15:00 - 16:00	34	3	0	0	3	51	6	2	0	5	0	0	0	0	0	104	2%
16:00 - 17:00	36	8	0	0	1	63	4	0	0	2	0	0	0	0	0	114	0%
17:00 - 18:00	32	3	0	0	3	38	4	0	0	4	0	0	0	0	0	84	0%
18:00 - 19:00	16	1	0	0	0	35	2	1	0	4	0	0	0	0	0	59	2%
19:00 - 20:00	23	0	0	0	1	34	1	0	0	2	0	0	0	0	0	61	0%
20:00 - 21:00	10	0	0	0	0	18	0	2	0	0	0	0	0	0	0	30	7%
21:00 - 22:00	5	0	0	0	1	7	0	0	0	2	0	0	0	0	0	15	0%
Summe	344	26	8	0	12	671	56	15	0	36	0	0	0	0	0		
Gesamt	390					778					0					1.168	2%

Anlage 3-7 Ergebnis der Verkehrserhebung | Knotenpunkt 3: Buchholzer Straße / Schillingweg

Blankenfelder Straße (S) Spitzenstunde	Rechtsabbiegeverkehr					Geradeausverkehr					Wender					Summe	SV-Anteil
	Pkw	Lfw	Lkw	Bus	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	Bus	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	Bus	Krad	Kfz	%
07:00 - 07:15	2	0	1	0	0	12	2	1	0	2	0	0	0	0	0	20	10%
07:15 - 07:30	3	0	0	0	0	20	3	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0%
07:30 - 07:45	5	0	0	0	0	19	2	0	0	1	0	0	0	0	0	27	0%
07:45 - 08:00	2	0	1	0	0	13	1	0	0	0	0	0	0	0	0	17	6%
Summe	12	0	2	0	0	64	8	1	0	3	0	0	0	0	0		
Gesamt	14					76					0					90	3%
15:30 - 15:45	9	0	0	0	0	6	2	0	0	3	0	0	0	0	0	20	0%
15:45 - 16:00	10	1	0	0	2	21	1	0	0	1	0	0	0	0	0	36	0%
16:00 - 16:15	10	1	0	0	0	21	1	0	0	2	0	0	0	0	0	35	0%
16:15 - 16:30	8	2	0	0	1	14	1	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0%
Summe	37	4	0	0	3	62	5	0	0	6	0	0	0	0	0		
Gesamt	44					73					0					117	0%

**Anlage 4** DTV Hochrechnung | KP 1 - B 96a (Nord)

**Hochrechnung | Kurzzeitzählung – Hauptverkehrsstraßen (Berlin)**

Ort..... Berlin  
 Straße..... B 96a (N)  
 Straßentyp..... Stadtstraße  
 Zähldatum..... 12.03.2025  
 Kalenderwoche..... 11  
 Zähldauer [in h]... 24  
 Lkw-Verkehr ab..... 3,5 t

Ergebnis der Verkehrszählung	Kfz	Lkw (> 3,5t)
[01] Summe   Verkehrsaufkommen der 24 h - Zählung	<b>11.875</b>	<b>451</b>

24h-Faktoren im Zähljahr 2025	$f_{24h-Kfz}$	$f_{24h-Lkw}$
[02] Hochrechnungsfaktor   $f_{24h-Kfz}$ und $f_{24h-Lkw}$	<b>1,000</b>	<b>1,000</b>

Zähljahresfaktoren 2019 gegenüber Zähljahr 2025	$f_{24h-Kfz}$	$f_{24h-Lkw}$
[03] HR-Jahr / Zähljahr	<b>1,000</b>	<b>1,000</b>

Wochenfaktor im Zähljahr 2025	$f_{12h-Kfz}$	$f_{12h-Lkw}$
[04] Wochenfaktor   Wof	<b>0,992</b>	<b>1,124</b>

Ermittlung des durchschnittlich werktäglichen Verkehrs

[05] Durchschnittlich werktäglicher Verkehr   $DTV_W$	Kfz/24 h	<b>11780</b>	<b>507</b>
[06] <b><math>DTV_W</math> gerundet</b>	Kfz/24 h	<b>11.800</b>	<b>510</b>
[07] <b>Lkw-Anteil am <math>DTV_W</math></b>	%	-	<b>4</b>

Ermittlung des durchschnittlich täglichen Verkehrs

[08] Durchschnittlich täglicher Verkehr   $DTV$	Kfz/24 h	<b>10720</b>	<b>416</b>
[09] <b><math>DTV</math> gerundet</b>	Kfz/24 h	<b>10.800</b>	<b>420</b>
[10] <b>Lkw-Anteil am <math>DTV</math></b>	%	-	<b>4</b>

Hochrechnungsverfahren nach: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz | VI Verkehrsmanagement - VI C | April 2021.  
 Umrechnungsfaktoren  $DTV_W$  auf  $DTV$ : Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz | Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen | April 2022.

**Anlage 4-1**     DTV Hochrechnung | KP 1 – Rosenthaler Weg (Ost)

**Hochrechnung | Kurzzeitzählung – Hauptverkehrsstraßen (Berlin)**

Ort..... Berlin  
 Straße..... Rosenthaler Weg (O)  
 Straßentyp..... Stadtstraße  
 Zähldatum..... 12.03.2025  
 Kalenderwoche..... 11  
 Zähldauer [in h]... 24  
 Lkw-Verkehr ab..... 3,5 t

Ergebnis der Verkehrszählung	Kfz	Lkw (> 3,5t)
[01] Summe   Verkehrsaufkommen der 24 h - Zählung	17.342	765

24h-Faktoren im Zähljahr 2025	$f_{24h-Kfz}$	$f_{24h-Lkw}$
[02] Hochrechnungsfaktor   $f_{24h-Kfz}$ und $f_{24h-Lkw}$	1,000	1,000

Zähljahresfaktoren 2019 gegenüber Zähljahr 2025	$f_{24h-Kfz}$	$f_{24h-Lkw}$
[03] HR-Jahr / Zähljahr	1,000	1,000

Wochenfaktor im Zähljahr 2025	$f_{12h-Kfz}$	$f_{12h-Lkw}$
[04] Wochenfaktor   Wof	0,992	1,124

Ermittlung des durchschnittlich werktäglichen Verkehrs

[05] Durchschnittlich werktäglicher Verkehr   $DTV_W$	Kfz/24 h	17203	860
[06] <b><math>DTV_W</math> gerundet</b>	Kfz/24 h	<b>17.300</b>	<b>860</b>
[07] <b>Lkw-Anteil am <math>DTV_W</math></b>	%	-	<b>5</b>

Ermittlung des durchschnittlich täglichen Verkehrs

[08] Durchschnittlich täglicher Verkehr   DTV	Kfz/24 h	15655	705
[09] <b>DTV gerundet</b>	Kfz/24 h	<b>15.700</b>	<b>710</b>
[10] <b>Lkw-Anteil am DTV</b>	%	-	<b>5</b>

Hochrechnungsverfahren nach: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz | VI Verkehrsmanagement - VI C | April 2021.  
 Umrechnungsfaktoren  $DTV_W$  auf DTV: Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz | Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen | April 2022.

**Anlage 4-2**     DTV Hochrechnung | KP 1 – Dietzgenstraße (Süd)

**Hochrechnung | Kurzzeitzählung – Hauptverkehrsstraßen (Berlin)**

Ort..... Berlin  
 Straße..... Dietzgenstraße (S)  
 Straßentyp..... Stadtstraße  
 Zähldatum..... 12.03.2025  
 Kalenderwoche..... 11  
 Zähldauer [in h]... 24  
 Lkw-Verkehr ab..... 3,5 t

Ergebnis der Verkehrszählung	Kfz	Lkw (> 3,5t)
[01] Summe   Verkehrsaufkommen der 24 h - Zählung	<b>19.737</b>	<b>946</b>

24h-Faktoren im Zähljahr 2025	$f_{24h-Kfz}$	$f_{24h-Lkw}$
[02] Hochrechnungsfaktor   $f_{24h-Kfz}$ und $f_{24h-Lkw}$	<b>1,000</b>	<b>1,000</b>

Zähljahresfaktoren 2019 gegenüber Zähljahr 2025	$f_{24h-Kfz}$	$f_{24h-Lkw}$
[03] HR-Jahr / Zähljahr	<b>1,000</b>	<b>1,000</b>

Wochenfaktor im Zähljahr 2025	$f_{12h-Kfz}$	$f_{12h-Lkw}$
[04] Wochenfaktor   Wof	<b>0,992</b>	<b>1,124</b>

Ermittlung des durchschnittlich werktäglichen Verkehrs

[05] Durchschnittlich werktäglicher Verkehr   $DTV_W$	Kfz/24 h	<b>19579</b>	<b>1063</b>
[06] <b><math>DTV_W</math> gerundet</b>	Kfz/24 h	<b>19.600</b>	<b>1.100</b>
[07] <b>Lkw-Anteil am <math>DTV_W</math></b>	%	-	<b>6</b>

Ermittlung des durchschnittlich täglichen Verkehrs

[08] Durchschnittlich täglicher Verkehr   DTV	Kfz/24 h	<b>17817</b>	<b>872</b>
[09] <b>DTV gerundet</b>	Kfz/24 h	<b>17.900</b>	<b>880</b>
[10] <b>Lkw-Anteil am DTV</b>	%	-	<b>5</b>

Hochrechnungsverfahren nach: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz | VI Verkehrsmanagement - VI C | April 2021.  
 Umrechnungsfaktoren  $DTV_W$  auf DTV: Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz | Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen | April 2022.

**Anlage 5** DTV Hochrechnung | KP 2 – Blankenfelder Straße (Nord)

**Hochrechnung | Kurzzeitzählung – Hauptverkehrsstraßen (Berlin)**

Ort..... Berlin  
 Straße..... Blankenfelder Straße (N)  
 Straßentyp..... Stadtstraße  
 Zähldatum..... 12.03.2025  
 Kalenderwoche..... 11  
 Zähldauer [in h]... 24  
 Lkw-Verkehr ab..... 3,5 t

Ergebnis der Verkehrszählung	Kfz	Lkw (> 3,5t)
[01] Summe   Verkehrsaufkommen der 24 h - Zählung	4.239	346

24h-Faktoren im Zähljahr 2025	$f_{24h-Kfz}$	$f_{24h-Lkw}$
[02] Hochrechnungsfaktor   $f_{24h-Kfz}$ und $f_{24h-Lkw}$	1,000	1,000

Zähljahresfaktoren 2019 gegenüber Zähljahr 2025	$f_{24h-Kfz}$	$f_{24h-Lkw}$
[03] HR-Jahr / Zähljahr	1,000	1,000

Wochenfaktor im Zähljahr 2025	$f_{12h-Kfz}$	$f_{12h-Lkw}$
[04] Wochenfaktor   Wof	0,992	1,124

Ermittlung des durchschnittlich werktäglichen Verkehrs

[05] Durchschnittlich werktäglicher Verkehr   $DTV_W$	Kfz/24 h	4205	389
[06] <b><math>DTV_W</math> gerundet</b>	Kfz/24 h	<b>4.300</b>	<b>390</b>
[07] <b>Lkw-Anteil am <math>DTV_W</math></b>	%	-	<b>9</b>

Ermittlung des durchschnittlich täglichen Verkehrs

[08] Durchschnittlich täglicher Verkehr   DTV	Kfz/24 h	3827	319
[09] <b>DTV gerundet</b>	Kfz/24 h	<b>3.900</b>	<b>320</b>
[10] <b>Lkw-Anteil am DTV</b>	%	-	<b>8</b>

Hochrechnungsverfahren nach: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz | VI Verkehrsmanagement - VI C | April 2021.  
 Umrechnungsfaktoren  $DTV_W$  auf DTV: Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz | Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen | April 2022.

**Anlage 5-1**     DTV Hochrechnung | KP 2 – Rosenthaler Weg (Ost)

**Hochrechnung | Kurzzeitzählung – Hauptverkehrsstraßen (Berlin)**

Ort..... Berlin  
 Straße..... Rosenthaler Weg (NO)  
 Straßentyp..... Stadtstraße  
 Zähldatum..... 12.03.2025  
 Kalenderwoche..... 11  
 Zähldauer [in h]... 24  
 Lkw-Verkehr ab..... 3,5 t

Ergebnis der Verkehrszählung	Kfz	Lkw (> 3,5t)
[01] Summe   Verkehrsaufkommen der 24 h - Zählung	15.880	912

24h-Faktoren im Zähljahr 2025	$f_{24h-Kfz}$	$f_{24h-Lkw}$
[02] Hochrechnungsfaktor   $f_{24h-Kfz}$ und $f_{24h-Lkw}$	1,000	1,000

Zähljahresfaktoren 2019 gegenüber Zähljahr 2025	$f_{24h-Kfz}$	$f_{24h-Lkw}$
[03] HR-Jahr / Zähljahr	1,000	1,000

Wochenfaktor im Zähljahr 2025	$f_{12h-Kfz}$	$f_{12h-Lkw}$
[04] Wochenfaktor   Wof	0,992	1,124

Ermittlung des durchschnittlich werktäglichen Verkehrs

[05] Durchschnittlich werktäglicher Verkehr   $DTV_W$	Kfz/24 h	15753	1025
[06] <b><math>DTV_W</math> gerundet</b>	Kfz/24 h	<b>15.800</b>	<b>1.100</b>
[07] <b>Lkw-Anteil am <math>DTV_W</math></b>	%	-	<b>7</b>

Ermittlung des durchschnittlich täglichen Verkehrs

[08] Durchschnittlich täglicher Verkehr   DTV	Kfz/24 h	14335	841
[09] <b>DTV gerundet</b>	Kfz/24 h	<b>14.400</b>	<b>850</b>
[10] <b>Lkw-Anteil am DTV</b>	%	-	<b>6</b>

Hochrechnungsverfahren nach: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz | VI Verkehrsmanagement - VI C | April 2021.  
 Umrechnungsfaktoren  $DTV_W$  auf DTV: Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz | Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen | April 2022.

**Anlage 5-2**     DTV Hochrechnung | KP 2 – Blankenfelder Straße (Süd)

**Hochrechnung | Kurzzeitzählung – Hauptverkehrsstraßen (Berlin)**

Ort..... Berlin  
 Straße..... Blankenfelder Straße (Sü  
 Straßentyp..... Stadtstraße  
 Zähldatum..... 12.03.2025  
 Kalenderwoche..... 11  
 Zähldauer [in h]... 24  
 Lkw-Verkehr ab..... 3,5 t

Ergebnis der Verkehrszählung	Kfz	Lkw (> 3,5t)
[01] Summe   Verkehrsaufkommen der 24 h - Zählung	8.339	343

24h-Faktoren im Zähljahr 2025	$f_{24h-Kfz}$	$f_{24h-Lkw}$
[02] Hochrechnungsfaktor   $f_{24h-Kfz}$ und $f_{24h-Lkw}$	1,000	1,000

Zähljahresfaktoren 2019 gegenüber Zähljahr 2025	$f_{24h-Kfz}$	$f_{24h-Lkw}$
[03] HR-Jahr / Zähljahr	1,000	1,000

Wochenfaktor im Zähljahr 2025	$f_{12h-Kfz}$	$f_{12h-Lkw}$
[04] Wochenfaktor   Wof	0,992	1,124

Ermittlung des durchschnittlich werktäglichen Verkehrs

[05] Durchschnittlich werktäglicher Verkehr   $DTV_W$	Kfz/24 h	8272	386
[06] <b><math>DTV_W</math> gerundet</b>	Kfz/24 h	<b>8.300</b>	<b>390</b>
[07] <b>Lkw-Anteil am <math>DTV_W</math></b>	%	-	5

Ermittlung des durchschnittlich täglichen Verkehrs

[08] Durchschnittlich täglicher Verkehr   DTV	Kfz/24 h	7528	316
[09] <b>DTV gerundet</b>	Kfz/24 h	<b>7.600</b>	<b>320</b>
[10] <b>Lkw-Anteil am DTV</b>	%	-	4

Hochrechnungsverfahren nach: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz | VI Verkehrsmanagement - VI C | April 2021.  
 Umrechnungsfaktoren  $DTV_W$  auf DTV: Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz | Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen | April 2022.

**Anlage 5-3** DTV Hochrechnung | KP 2 – Rosenthaler Weg (Süd)

**Hochrechnung | Kurzzeitanzählung – Hauptverkehrsstraßen (Berlin)**

Ort..... Berlin  
 Straße..... Rosenthaler Weg (SW)  
 Straßentyp..... Stadtstraße  
 Zähldatum..... 12.03.2025  
 Kalenderwoche..... 11  
 Zähldauer [in h]... 24  
 Lkw-Verkehr ab..... 3,5 t

Ergebnis der Verkehrszählung	Kfz	Lkw (> 3,5t)
[01] Summe   Verkehrsaufkommen der 24 h - Zählung	17.913	1.094

24h-Faktoren im Zähljahr 2025	$f_{24h-Kfz}$	$f_{24h-Lkw}$
[02] Hochrechnungsfaktor   $f_{24h-Kfz}$ und $f_{24h-Lkw}$	1,000	1,000

Zähljahresfaktoren 2019 gegenüber Zähljahr 2025	$f_{24h-Kfz}$	$f_{24h-Lkw}$
[03] HR-Jahr / Zähljahr	1,000	1,000

Wochenfaktor im Zähljahr 2025	$f_{12h-Kfz}$	$f_{12h-Lkw}$
[04] Wochenfaktor   Wof	0,992	1,124

Ermittlung des durchschnittlich werktäglichen Verkehrs

[05] Durchschnittlich werktäglicher Verkehr   $DTV_W$	Kfz/24 h	17770	1230
[06] <b><math>DTV_W</math> gerundet</b>	Kfz/24 h	<b>17.800</b>	<b>1.300</b>
[07] <b>Lkw-Anteil am <math>DTV_W</math></b>	%	-	<b>7</b>

Ermittlung des durchschnittlich täglichen Verkehrs

[08] Durchschnittlich täglicher Verkehr   DTV	Kfz/24 h	16170	1008
[09] <b>DTV gerundet</b>	Kfz/24 h	<b>16.200</b>	<b>1.100</b>
[10] <b>Lkw-Anteil am DTV</b>	%	-	<b>7</b>

Hochrechnungsverfahren nach: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz | VI Verkehrsmanagement - VI C | April 2021.  
 Umrechnungsfaktoren  $DTV_W$  auf DTV: Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz | Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen | April 2022.

**Anlage 6** DTV Hochrechnung | KP 3 – Buchholzer Straße (Nord)

**Hochrechnung | Kurzzeitanzählung – Hauptverkehrsstraßen (Berlin)**

Ort..... Berlin  
 Straße..... Buchholzer Straße (N)  
 Straßentyp..... Stadtstraße  
 Zähldatum..... 06.06.2024  
 Kalenderwoche..... 23  
 Zähldauer [in h]... 12  
 Lkw-Verkehr ab..... 3,5 t

Ergebnis der Verkehrszählung	Kfz	Lkw (> 3,5t)
[01] Summe   Verkehrsaufkommen der 12 h - Zählung	2.211	38

24h-Faktoren im Zähljahr 2024	$f_{24h-Kfz}$	$f_{24h-Lkw}$
[02] Hochrechnungsfaktor   $f_{24h-Kfz}$ und $f_{24h-Lkw}$	1,359	1,305

Zähljahresfaktoren 2019 gegenüber Zähljahr 2024	$f_{24h-Kfz}$	$f_{24h-Lkw}$
[03] HR-Jahr / Zähljahr	1,000	1,000

Wochenfaktor im Zähljahr 2024	$f_{12h-Kfz}$	$f_{12h-Lkw}$
[04] Wochenfaktor   Wof	1,002	0,836

Ermittlung des durchschnittlich werktäglichen Verkehrs

[05] Durchschnittlich werktäglicher Verkehr   $DTV_W$	Kfz/24 h	3011	41
[06] <b><math>DTV_W</math> gerundet</b>	Kfz/24 h	<b>3.100</b>	<b>42</b>
[07] <b>Lkw-Anteil am <math>DTV_W</math></b>	%	-	<b>1</b>

Ermittlung des durchschnittlich täglichen Verkehrs

[08] Durchschnittlich täglicher Verkehr   DTV	Kfz/24 h	2740	34
[09] <b>DTV gerundet</b>	Kfz/24 h	<b>2.800</b>	<b>34</b>
[10] <b>Lkw-Anteil am DTV</b>	%	-	<b>1</b>

Hochrechnungsverfahren nach: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz | VI Verkehrsmanagement - VI C | April 2021.  
 Umrechnungsfaktoren  $DTV_W$  auf DTV: Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz | Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen | April 2022.

**Anlage 6-1**     DTV Hochrechnung | KP 3 – Schillingweg (Ost)

**Hochrechnung | Kurzzeitzählung – Hauptverkehrsstraßen (Berlin)**

Ort..... Berlin  
 Straße..... Schillingweg (O)  
 Straßentyp..... Stadtstraße  
 Zähldatum..... 06.06.2024  
 Kalenderwoche..... 23  
 Zähldauer [in h]... 12  
 Lkw-Verkehr ab..... 3,5 t

Ergebnis der Verkehrszählung	Kfz	Lkw (> 3,5t)
[01] Summe   Verkehrsaufkommen der 12 h - Zählung	<b>961</b>	<b>19</b>

24h-Faktoren im Zähljahr 2024	$f_{24h-Kfz}$	$f_{24h-Lkw}$
[02] Hochrechnungsfaktor   $f_{24h-Kfz}$ und $f_{24h-Lkw}$	<b>1,359</b>	<b>1,305</b>

Zähljahresfaktoren 2019 gegenüber Zähljahr 2024	$f_{24h-Kfz}$	$f_{24h-Lkw}$
[03] HR-Jahr / Zähljahr	<b>1,000</b>	<b>1,000</b>

Wochenfaktor im Zähljahr 2024	$f_{12h-Kfz}$	$f_{12h-Lkw}$
[04] Wochenfaktor   Wof	<b>1,002</b>	<b>0,836</b>

Ermittlung des durchschnittlich werktäglichen Verkehrs

[05] Durchschnittlich werktäglicher Verkehr   $DTV_W$	Kfz/24 h	1309	21
[06] <b><math>DTV_W</math> gerundet</b>	Kfz/24 h	<b>1.400</b>	<b>21</b>
[07] <b>Lkw-Anteil am <math>DTV_W</math></b>	%	-	<b>2</b>

Ermittlung des durchschnittlich täglichen Verkehrs

[08] Durchschnittlich täglicher Verkehr   DTV	Kfz/24 h	1191	17
[09] <b>DTV gerundet</b>	Kfz/24 h	<b>1.200</b>	<b>17</b>
[10] <b>Lkw-Anteil am DTV</b>	%	-	<b>1</b>

Hochrechnungsverfahren nach: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz | VI Verkehrsmanagement - VI C | April 2021.  
 Umrechnungsfaktoren  $DTV_W$  auf DTV: Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz | Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen | April 2022.

**Anlage 6-2** DTV Hochrechnung | KP 3 – Buchholzer Straße / Blankenfelder Straße (Süd)

**Hochrechnung | Kurzzeitanzählung – Hauptverkehrsstraßen (Berlin)**

Ort..... Berlin  
 Straße..... Blankenfelder Straße (S)  
 Straßentyp..... Stadtstraße  
 Zähldatum..... 06.06.2024  
 Kalenderwoche..... 23  
 Zähldauer [in h]... 12  
 Lkw-Verkehr ab..... 3,5 t

Ergebnis der Verkehrszählung	Kfz	Lkw (> 3,5t)
[01] Summe   Verkehrsaufkommen der 12 h - Zählung	2.628	47

24h-Faktoren im Zähljahr 2024	$f_{24h-Kfz}$	$f_{24h-Lkw}$
[02] Hochrechnungsfaktor   $f_{24h-Kfz}$ und $f_{24h-Lkw}$	1,359	1,305

Zähljahresfaktoren 2019 gegenüber Zähljahr 2024	$f_{24h-Kfz}$	$f_{24h-Lkw}$
[03] HR-Jahr / Zähljahr	1,000	1,000

Wochenfaktor im Zähljahr 2024	$f_{12h-Kfz}$	$f_{12h-Lkw}$
[04] Wochenfaktor   Wof	1,002	0,836

Ermittlung des durchschnittlich werttäglichen Verkehrs

[05] Durchschnittlich werktäglicher Verkehr   $DTV_W$	Kfz/24 h	3579	51
[06] <b><math>DTV_W</math> gerundet</b>	Kfz/24 h	<b>3.600</b>	<b>60</b>
[07] <b>Lkw-Anteil am <math>DTV_W</math></b>	%	-	<b>2</b>

Ermittlung des durchschnittlich täglichen Verkehrs

[08] Durchschnittlich täglicher Verkehr   DTV	Kfz/24 h	3257	42
[09] <b>DTV gerundet</b>	Kfz/24 h	<b>3.300</b>	<b>43</b>
[10] <b>Lkw-Anteil am DTV</b>	%	-	<b>1</b>

Hochrechnungsverfahren nach: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz | VI Verkehrsmanagement - VI C | April 2021.  
 Umrechnungsfaktoren  $DTV_W$  auf DTV: Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz | Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen | April 2022.

**Anlage 7**    Verkehrsaufkommensermittlung | 500 Wohneinheiten Wohnen – WA 1 & WA 2

**Aufkommensermittlung | Wohnen**

**1 | Objektdaten**

Bezeichnung	Wohnen			
Wohneinheiten	500	WE		[1]

**2 | Bewohnerverkehr**

[gerundete Werte]

	min	max	gewählt	Ergebnis	Einheit	
Bewohner pro WE	-	-	2,0		Bewohner pro WE	[2]
Anzahl Bewohner				1000	Bewohner	
Wege pro Bewohner			3,60	= 3600	Wege	[3]
Wege mit Quelle oder Ziel im Gebiet			3,20	= 3200	Wege	[4]
Anteil Fußwege			28,0%	= 898	Fußwege	[5]
Anteil Radfahrten			13,0%	= 416	Radfahrten	
Anteil ÖPNV-Fahrten			23,0%	= 736	ÖPNV-Wege	
Anteil Kfz-Wege (MIV)			36,0%	= 1152	Kfz-Wege	[5]
Pkw-Besetzungsgrad			1,3		Personen/Kfz-Fahrt	[6]
Bewohner-Kfz-Fahrten				888	Kfz-Fahrten	
Bewohner-Kfz-Mitfahrten				264	Kfz-Mitfahrten	

**3 | Besucherverkehr**

[gerundete Werte]

	min	max	gewählt	Ergebnis	Einheit	
Besucherwege pro Bewohnerwege	-	-	0,05	= 180	Wege	[7]
Wege pro Besucher			2,0	= 90	Besucher	[8]
Anteil Fußwege			42,0%	= 76	Fußwege	[9]
Anteil Radfahrten			12,0%	= 22	Radfahrten	
Anteil ÖPNV-Fahrten			20,0%	= 36	ÖPNV-Wege	
Anteil Kfz-Wege (MIV)			26,0%	= 48	Kfz-Wege	[9]
Pkw-Besetzungsgrad			1,3		Personen/Kfz-Fahrt	[6]
Besucher-Kfz-Fahrten				38	Kfz-Fahrten	
Besucher-Kfz-Mitfahrten				10	Kfz-Mitfahrten	

**4 | Wirtschaftsverkehr**

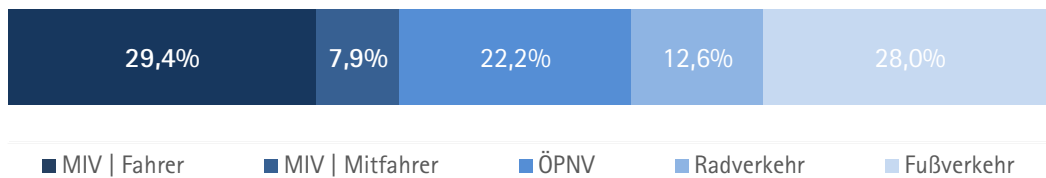
[gerundete Werte]

	min	max	gewählt	Ergebnis	Einheit	
Fahrten/Bewohner	-	-	0,1	100	Kfz-Fahrten	[10]

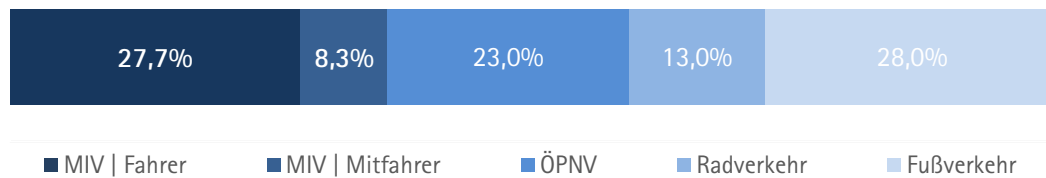
Anlage 7-1 Verkehrsaufkommensermittlung | 500 Wohneinheiten Wohnen - WA 1 & WA 2

5   Gesamtverkehrsaufkommen			[gerundete Werte]
MIV   Fahrer	1.026	Wege / Tag	<b>3.484 Wege / Tag</b>
MIV   Mitfahrer	274	Wege / Tag	
ÖPNV	772	Wege / Tag	
Radverkehr	438	Wege / Tag	
Fußverkehr	974	Wege / Tag	

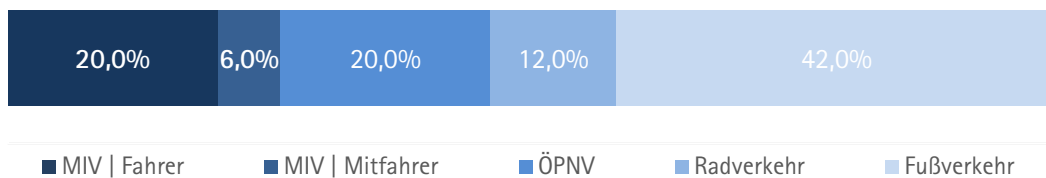
### MODAL-SPLIT | GESAMT



### MODAL-SPLIT | BEWOHNERVERKEHR



### MODAL-SPLIT | BESUCHERVERKEHR



**Anlage 7-2** Verkehrsaufkommensermittlung | 500 Wohneinheiten Wohnen - WA 1 & WA 2

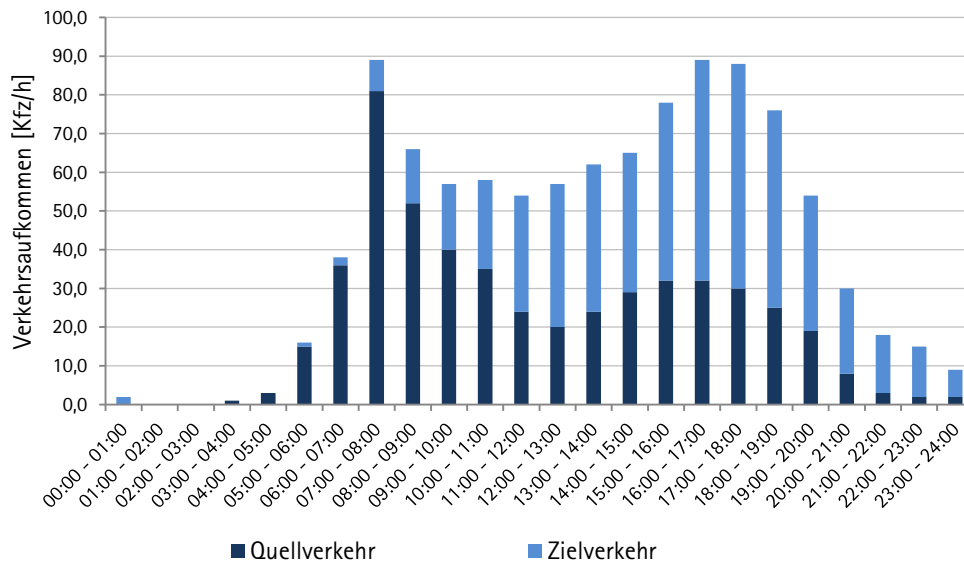
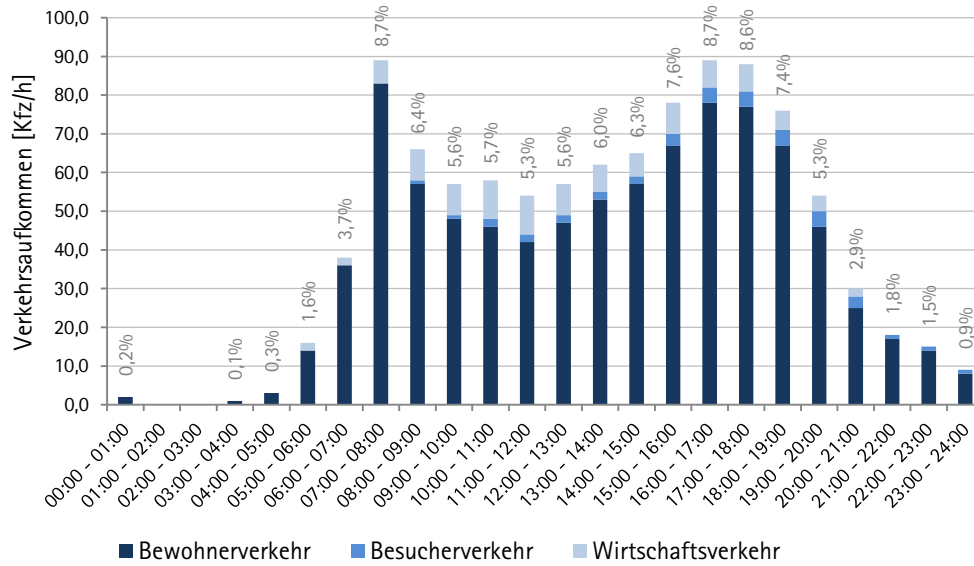
Tageszeitliche Verteilung | Wohnen [Kfz-Fahrten]

Tageszeit	Bewohnerverkehr		Besucherverkehr		Wirtschaftsverkehr		Gesamtverkehr	
	QV	ZV	QV	ZV	QV	ZV	QV	ZV
00:00 - 01:00	0	2	0	0	0	0	0	2
01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 04:00	1	0	0	0	0	0	1	0
04:00 - 05:00	3	0	0	0	0	0	3	0
05:00 - 06:00	14	0	0	0	1	1	15	1
06:00 - 07:00	35	1	0	0	1	1	36	2
07:00 - 08:00	79	4	0	0	2	4	81	8
08:00 - 09:00	49	8	0	1	3	5	52	14
09:00 - 10:00	36	12	0	1	4	4	40	17
10:00 - 11:00	29	17	1	1	5	5	35	23
11:00 - 12:00	18	24	1	1	5	5	24	30
12:00 - 13:00	15	32	1	1	4	4	20	37
13:00 - 14:00	19	34	1	1	4	3	24	38
14:00 - 15:00	25	32	1	1	3	3	29	36
15:00 - 16:00	27	40	1	2	4	4	32	46
16:00 - 17:00	26	52	2	2	4	3	32	57
17:00 - 18:00	24	53	2	2	4	3	30	58
18:00 - 19:00	20	47	2	2	3	2	25	51
19:00 - 20:00	15	31	2	2	2	2	19	35
20:00 - 21:00	5	20	2	1	1	1	8	22
21:00 - 22:00	2	15	1	0	0	0	3	15
22:00 - 23:00	1	13	1	0	0	0	2	13
23:00 - 24:00	1	7	1	0	0	0	2	7
Summe	444	444	19	18	50	50	513	512

Quelle:	[11]	[12]	[13]	
---------	------	------	------	--

Anlage 7-3 Verkehrsaufkommensermittlung | 500 Wohneinheiten Wohnen - WA 1 & WA 2

Tageszeitliche Verteilung | Wohnen



**Anlage 7-4** Verkehrsaufkommensermittlung | 500 Wohneinheiten Wohnen – WA 1 & WA 2

Quellennachweis | Wohnen

[1]	Angabe gemäß B-Plan für WA 1 und WA2 (Stand: 04/2025 )
[2]	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, Ref. I A (Hrsg.): Aktualisierte Planungsgrundlagen für Soziale Infrastruktur als Folgeeinrichtungen bei Wohnungsbau (12/2013), Anlage 1 zum Schreiben vom 10.03.2014.
[3]	Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ in Berlin (Äußere Stadt), Tabelle 1.1
[4]	Abminderung aller Wege unter Berücksichtigung der Wege außerhalb des Gebiets: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln, Ausgabe 2006, S. 18
[5]	Gemäß Abstimmung mit SenMVKU
[6]	Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ in Berlin (Äußere Stadt), Tabelle 1.2 (Fahrzeugbesetzung [Personen/Fahrt])
[7]	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln, Ausgabe 2006, Absatz 3.2.4.
[8]	Annahme für Besucher: Je ein Hin- und Rückweg
[9]	Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ in Berlin (Äußere Stadt), Tabelle 5.5 (Wegezweck: Freizeit)
[10]	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln, Ausgabe 2006, Absatz 3.2.8.
[11]	Klein, Thimotheus: Neue Tagesganglinien des Quell- und Zielverkehrs – Auswertung der MiD-Daten zum nutzungsspezifischen Tagesgang der Verkehrsnachfrage   in: Straßenverkehrstechnik 03.2021, S. 183 ff
[12]	Klein, Thimotheus: Neue Tagesganglinien des Quell- und Zielverkehrs – Auswertung der MiD-Daten zum nutzungsspezifischen Tagesgang der Verkehrsnachfrage   in: Straßenverkehrstechnik 03.2021, S. 183 ff
[13]	Eigene Annahme

**Anlage 8**    Verkehrsaufkommensermittlung | 180 Wohneinheiten Geflüchtetenwohnen – WA 1 & WA 2

**Aufkommensermittlung | Wohnen**

**1 | Objektdaten**

Bezeichnung	Wohnen			
Wohneinheiten	180	WE		[1]

**2 | Bewohnerverkehr**

[gerundete Werte]

	min	max	gewählt	Ergebnis	Einheit	
Bewohner pro WE	-	-	2,0		Bewohner pro WE	[2]
Anzahl Bewohner				360	Bewohner	
Wege pro Bewohner			3,60	= 1296	Wege	[3]
Wege mit Quelle oder Ziel im Gebiet			3,20	= 1152	Wege	[4]
Anteil Fußwege			28,0%	= 324	Fußwege	[5]
Anteil Radfahrten			9,0%	= 104	Radfahrten	
Anteil ÖPNV-Fahrten			58,0%	= 670	ÖPNV-Wege	
Anteil Kfz-Wege (MIV)			5,0%	= 58	Kfz-Wege	[5]
Pkw-Besetzungsgrad			1,3		Personen/Kfz-Fahrt	[6]
Bewohner-Kfz-Fahrten				46	Kfz-Fahrten	
Bewohner-Kfz-Mitfahrten				12	Kfz-Mitfahrten	

**3 | Besucherverkehr**

[gerundete Werte]

	min	max	gewählt	Ergebnis	Einheit	
Besucherwege pro Bewohnerwege	-	-	0,05	= 66	Wege	[7]
Wege pro Besucher			2,0	= 33	Besucher	[8]
Anteil Fußwege			42,0%	= 28	Fußwege	[9]
Anteil Radfahrten			12,0%	= 8	Radfahrten	
Anteil ÖPNV-Fahrten			20,0%	= 14	ÖPNV-Wege	
Anteil Kfz-Wege (MIV)			26,0%	= 18	Kfz-Wege	[9]
Pkw-Besetzungsgrad			1,3		Personen/Kfz-Fahrt	[6]
Besucher-Kfz-Fahrten				14	Kfz-Fahrten	
Besucher-Kfz-Mitfahrten				4	Kfz-Mitfahrten	

**4 | Wirtschaftsverkehr**

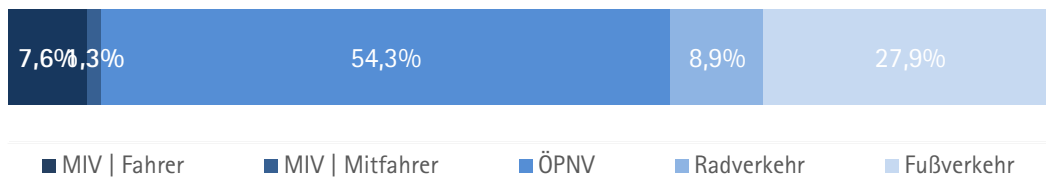
[gerundete Werte]

	min	max	gewählt	Ergebnis	Einheit	
Fahrten/Bewohner	-	-	0,1	36	Kfz-Fahrten	[10]

**Anlage 8-1**    Verkehrsaufkommensermittlung | 180 Wohneinheiten Geflüchtetenwohnen - WA 1 & WA 2

5   Gesamtverkehrsaufkommen			[gerundete Werte]
MIV   Fahrer	96	Wege / Tag	<b>1.260 Wege / Tag</b>
MIV   Mitfahrer	16	Wege / Tag	
ÖPNV	684	Wege / Tag	
Radverkehr	112	Wege / Tag	
Fußverkehr	352	Wege / Tag	

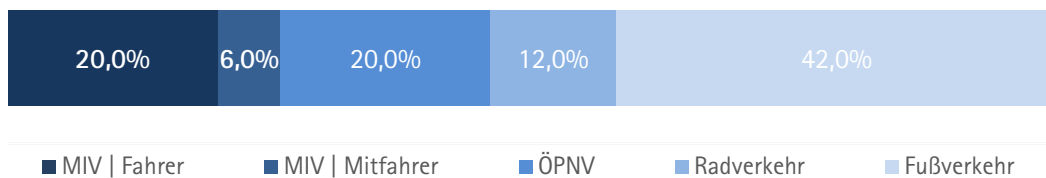
### MODAL-SPLIT | GESAMT



### MODAL-SPLIT | BEWOHNERVERKEHR



### MODAL-SPLIT | BESUCHERVERKEHR



**Anlage 8-2** Verkehrsaufkommensermittlung | 180 Wohneinheiten Geflüchtetenwohnen - WA 1 & WA 2

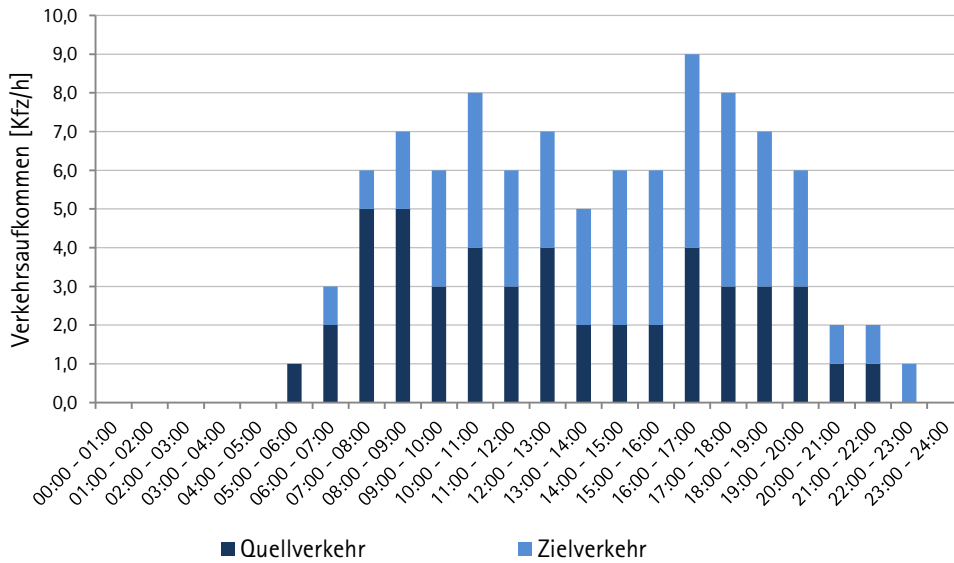
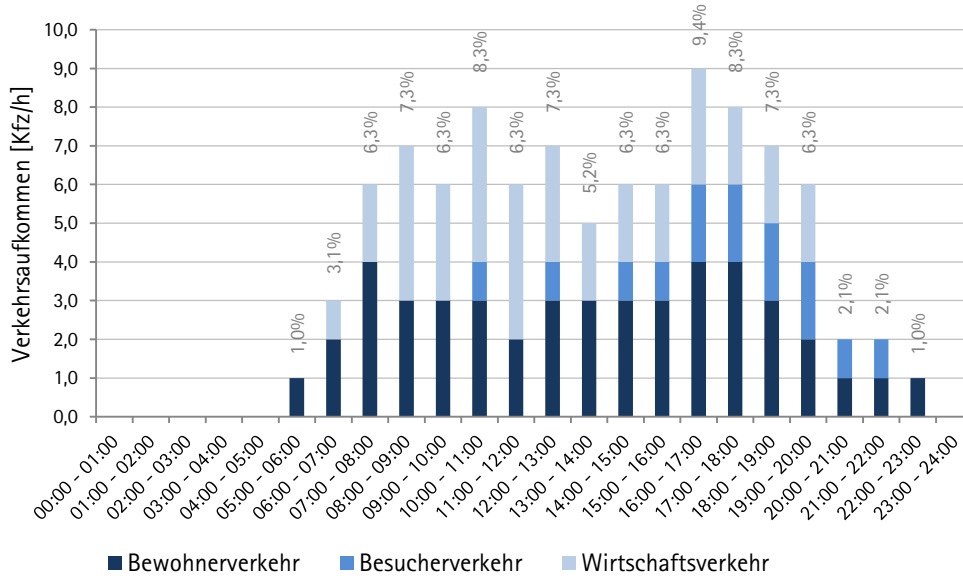
Tageszeitliche Verteilung | Wohnen [Kfz-Fahrten]

Tageszeit	Bewohnerverkehr		Besucherverkehr		Wirtschaftsverkehr		Gesamtverkehr	
	QV	ZV	QV	ZV	QV	ZV	QV	ZV
00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 06:00	1	0	0	0	0	0	1	0
06:00 - 07:00	2	0	0	0	0	1	2	1
07:00 - 08:00	4	0	0	0	1	1	5	1
08:00 - 09:00	3	0	0	0	2	2	5	2
09:00 - 10:00	2	1	0	0	1	2	3	3
10:00 - 11:00	2	1	0	1	2	2	4	4
11:00 - 12:00	1	1	0	0	2	2	3	3
12:00 - 13:00	1	2	1	0	2	1	4	3
13:00 - 14:00	1	2	0	0	1	1	2	3
14:00 - 15:00	1	2	0	1	1	1	2	4
15:00 - 16:00	1	2	0	1	1	1	2	4
16:00 - 17:00	1	3	1	1	2	1	4	5
17:00 - 18:00	1	3	1	1	1	1	3	5
18:00 - 19:00	1	2	1	1	1	1	3	4
19:00 - 20:00	1	1	1	1	1	1	3	3
20:00 - 21:00	0	1	1	0	0	0	1	1
21:00 - 22:00	0	1	1	0	0	0	1	1
22:00 - 23:00	0	1	0	0	0	0	0	1
23:00 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	23	23	7	7	18	18	48	48

Quelle:	[11]	[12]	[13]	
---------	------	------	------	--

Anlage 8-3 Verkehrsaufkommensermittlung | 180 Wohneinheiten Geflüchtetenwohnen - WA 1 & WA 2

Tageszeitliche Verteilung | Wohnen



**Anlage 8-4** Verkehrsaufkommensermittlung | 180 Wohneinheiten Geflüchtetenwohnen - WA 1 & WA 2

Quellennachweis | Wohnen

[1]	Angabe gemäß B-Plan für WA 1 und WA2 - Anteil MUF (Stand: 04/2025 )
[2]	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, Ref. I A (Hrsg.): Aktualisierte Planungsgrundlagen für Soziale Infrastruktur als Folgeeinrichtungen bei Wohnungsbau (12/2013), Anlage 1 zum Schreiben vom 10.03.2014.
[3]	Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ in Berlin (Äußere Stadt), Tabelle 1.1
[4]	Abminderung aller Wege unter Berücksichtigung der Wege außerhalb des Gebiets: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln, Ausgabe 2006, S. 18
[5]	Gemäß Abstimmung mit SenMVKU in Anlehnung an Studie „Nahmobilität für Migranten als Bestandteil einer erfolgreichen Integrationsstrategie“ (Fraunhofer-Institut, 2017
[6]	Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ in Berlin (Äußere Stadt), Tabelle 1.2 (Fahrzeugbesetzung [Personen/Fahrt])
[7]	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln, Ausgabe 2006, Absatz 3.2.4.
[8]	Annahme für Besucher: Je ein Hin- und Rückweg
[9]	Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ in Berlin (Äußere Stadt), Tabelle 5.5 (Wegezweck: Freizeit)
[10]	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln, Ausgabe 2006, Absatz 3.2.8.
[11]	Klein, Thimotheus: Neue Tagesganglinien des Quell- und Zielverkehrs - Auswertung der MiD-Daten zum nutzungsspezifischen Tagesgang der Verkehrsnachfrage   in: Straßenverkehrstechnik 03.2021, S. 183 ff
[12]	Klein, Thimotheus: Neue Tagesganglinien des Quell- und Zielverkehrs - Auswertung der MiD-Daten zum nutzungsspezifischen Tagesgang der Verkehrsnachfrage   in: Straßenverkehrstechnik 03.2021, S. 183 ff
[13]	Eigene Annahme

**Anlage 9**    Verkehrsaufkommensermittlung | 190 Wohneinheiten Wohnen – WA 3

**Aufkommensermittlung | Wohnen**

1   Objektdaten							
Bezeichnung	Wohnen						
Wohneinheiten	190	WE					[1]

2   Bewohnerverkehr <span style="float: right;">[gerundete Werte]</span>							
	min	max	gewählt		Ergebnis	Einheit	
Bewohner pro WE	-	-	2,0			Bewohner pro WE	[2]
Anzahl Bewohner					380	Bewohner	
Wege pro Bewohner			3,60	=	1368	Wege	[3]
Wege mit Quelle oder Ziel im Gebiet			3,20	=	1216	Wege	[4]
Anteil Fußwege			28,0%	=	342	Fußwege	[5]
Anteil Radfahrten			13,0%	=	160	Radfahrten	
Anteil ÖPNV-Fahrten			23,0%	=	280	ÖPNV-Wege	
Anteil Kfz-Wege (MIV)			36,0%	=	438	Kfz-Wege	[5]
Pkw-Besetzungsgrad			1,3			Personen/Kfz-Fahrt	[6]
Bewohner-Kfz-Fahrten					338	Kfz-Fahrten	
Bewohner-Kfz-Mitfahrten					100	Kfz-Mitfahrten	

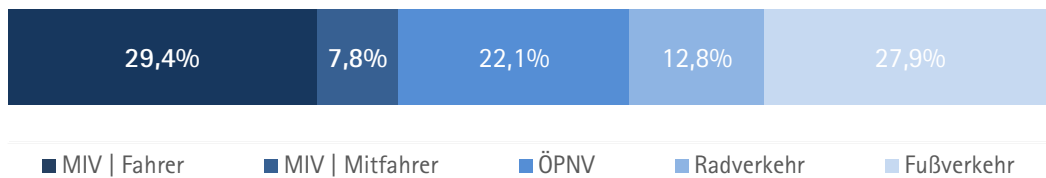
3   Besucherverkehr <span style="float: right;">[gerundete Werte]</span>							
	min	max	gewählt		Ergebnis	Einheit	
Besucherwege pro Bewohnerwege	-	-	0,05	=	70	Wege	[7]
Wege pro Besucher			2,0	=	35	Besucher	[8]
Anteil Fußwege			42,0%	=	30	Fußwege	[9]
Anteil Radfahrten			12,0%	=	10	Radfahrten	
Anteil ÖPNV-Fahrten			20,0%	=	14	ÖPNV-Wege	
Anteil Kfz-Wege (MIV)			26,0%	=	20	Kfz-Wege	[9]
Pkw-Besetzungsgrad			1,3			Personen/Kfz-Fahrt	[6]
Besucher-Kfz-Fahrten					16	Kfz-Fahrten	
Besucher-Kfz-Mitfahrten					4	Kfz-Mitfahrten	

4   Wirtschaftsverkehr <span style="float: right;">[gerundete Werte]</span>							
	min	max	gewählt		Ergebnis	Einheit	
Fahrten/Bewohner	-	-	0,1		38	Kfz-Fahrten	[10]

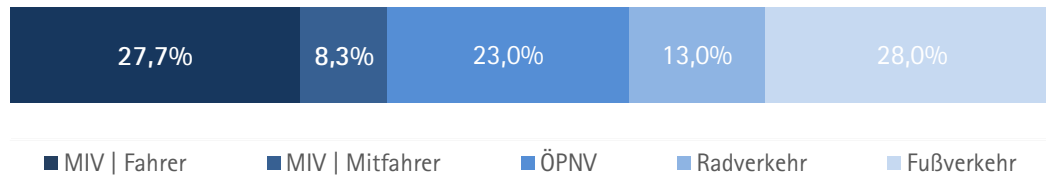
Anlage 9-1 Verkehrsaufkommensermittlung | 190 Wohneinheiten Wohnen - WA 3

5   Gesamtverkehrsaufkommen			[gerundete Werte]
MIV   Fahrer	392	Wege / Tag	1.332 Wege / Tag
MIV   Mitfahrer	104	Wege / Tag	
ÖPNV	294	Wege / Tag	
Radverkehr	170	Wege / Tag	
Fußverkehr	372	Wege / Tag	

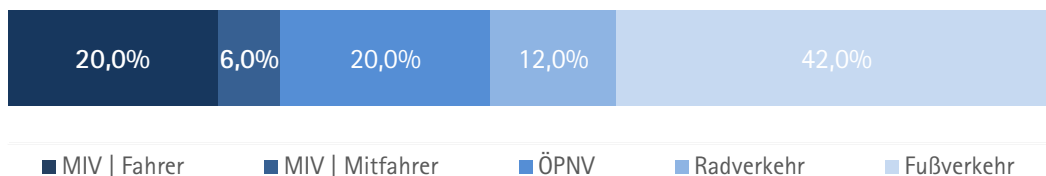
### MODAL-SPLIT | GESAMT



### MODAL-SPLIT | BEWOHNERVERKEHR



### MODAL-SPLIT | BESUCHERVERKEHR



**Anlage 9-2** Verkehrsaufkommensermittlung | 190 Wohneinheiten Wohnen - WA 3

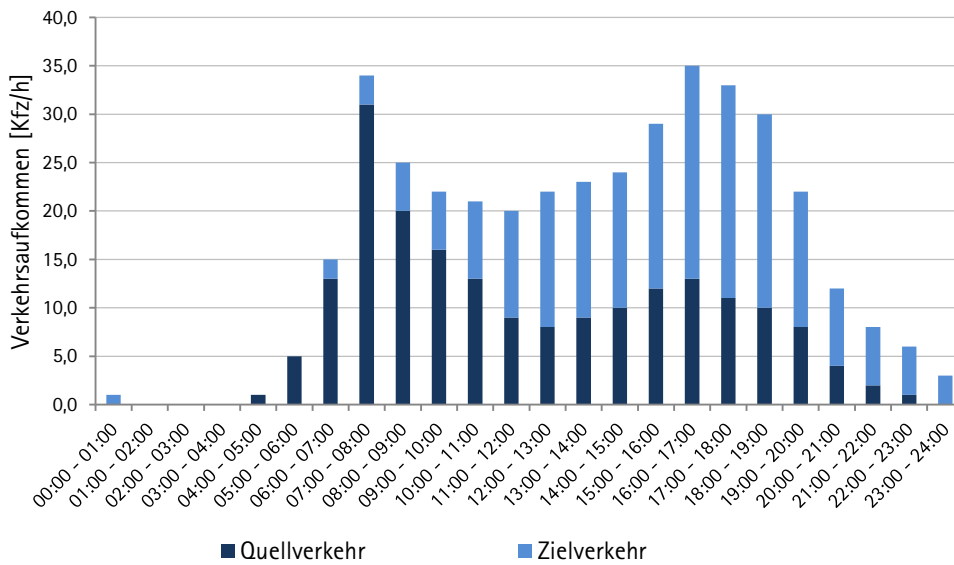
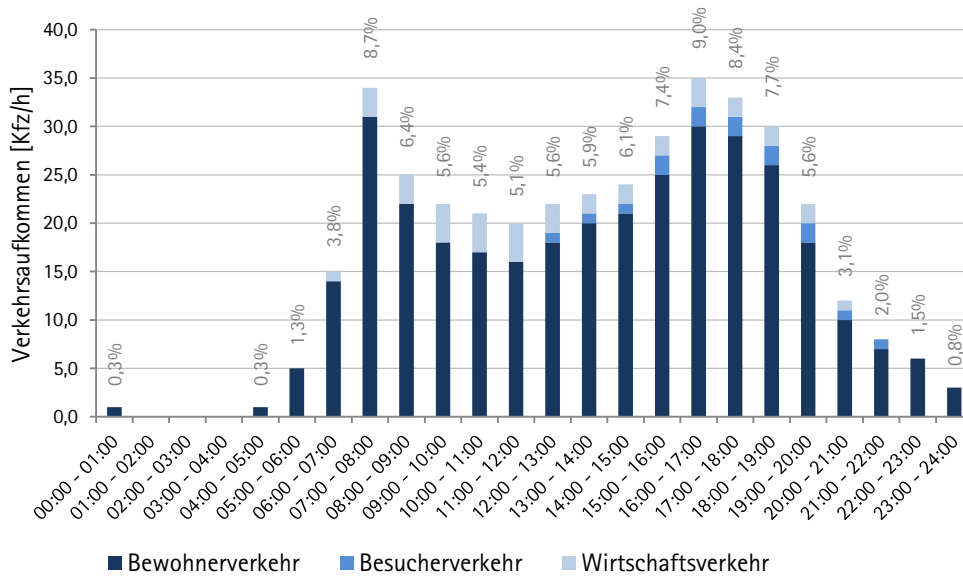
Tageszeitliche Verteilung | Wohnen [Kfz-Fahrten]

Tageszeit	Bewohnerverkehr		Besucherverkehr		Wirtschaftsverkehr		Gesamtverkehr	
	QV	ZV	QV	ZV	QV	ZV	QV	ZV
00:00 - 01:00	0	1	0	0	0	0	0	1
01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 05:00	1	0	0	0	0	0	1	0
05:00 - 06:00	5	0	0	0	0	0	5	0
06:00 - 07:00	13	1	0	0	0	1	13	2
07:00 - 08:00	30	1	0	0	1	2	31	3
08:00 - 09:00	19	3	0	0	1	2	20	5
09:00 - 10:00	14	4	0	0	2	2	16	6
10:00 - 11:00	11	6	0	0	2	2	13	8
11:00 - 12:00	7	9	0	0	2	2	9	11
12:00 - 13:00	6	12	0	1	2	1	8	14
13:00 - 14:00	7	13	1	0	1	1	9	14
14:00 - 15:00	9	12	0	1	1	1	10	14
15:00 - 16:00	10	15	1	1	1	1	12	17
16:00 - 17:00	10	20	1	1	2	1	13	22
17:00 - 18:00	9	20	1	1	1	1	11	22
18:00 - 19:00	8	18	1	1	1	1	10	20
19:00 - 20:00	6	12	1	1	1	1	8	14
20:00 - 21:00	2	8	1	0	1	0	4	8
21:00 - 22:00	1	6	1	0	0	0	2	6
22:00 - 23:00	1	5	0	0	0	0	1	5
23:00 - 24:00	0	3	0	0	0	0	0	3
Summe	169	169	8	7	19	19	196	195

Quelle:	[11]	[12]	[13]	
---------	------	------	------	--

Anlage 9-3 Verkehrsaufkommensermittlung | 190 Wohneinheiten Wohnen - WA 3

Tageszeitliche Verteilung | Wohnen



**Anlage 9-4** Verkehrsaufkommensermittlung | 190 Wohneinheiten Wohnen – WA 3

Quellennachweis | Wohnen

[1]	Angabe gemäß B-Plan für WA 3 (Stand: 04/2025 )
[2]	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, Ref. I A (Hrsg.): Aktualisierte Planungsgrundlagen für Soziale Infrastruktur als Folgeeinrichtungen bei Wohnungsbau (12/2013), Anlage 1 zum Schreiben vom 10.03.2014.
[3]	Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ in Berlin (Äußere Stadt), Tabelle 1.1
[4]	Abminderung aller Wege unter Berücksichtigung der Wege außerhalb des Gebiets: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln, Ausgabe 2006, S. 18
[5]	Gemäß Abstimmung mit SenMVKU
[6]	Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ in Berlin (Äußere Stadt), Tabelle 1.2 (Fahrzeugbesetzung [Personen/Fahrt])
[7]	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln, Ausgabe 2006, Absatz 3.2.4.
[8]	Annahme für Besucher: Je ein Hin- und Rückweg
[9]	Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ in Berlin (Äußere Stadt), Tabelle 5.5 (Wegezweck: Freizeit)
[10]	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln, Ausgabe 2006, Absatz 3.2.8.
[11]	Klein, Thimotheus: Neue Tagesganglinien des Quell- und Zielverkehrs - Auswertung der MiD-Daten zum nutzungsspezifischen Tagesgang der Verkehrsnachfrage   in: Straßenverkehrstechnik 03.2021, S. 183 ff
[12]	Klein, Thimotheus: Neue Tagesganglinien des Quell- und Zielverkehrs - Auswertung der MiD-Daten zum nutzungsspezifischen Tagesgang der Verkehrsnachfrage   in: Straßenverkehrstechnik 03.2021, S. 183 ff
[13]	Eigene Annahme

**Anlage 10** Verkehrsaufkommensermittlung | ISS - 625 Schulplätze

**Aufkommensermittlung | Oberschule**

**1 | Objektdaten**

Bezeichnung	Oberschule		
Betreuungs-/Schulplätze	625	Kinder	[1]

**2 | Schüler:innen allein (Selbstständiger Schulweg)**

[gerundete Werte]

	min	max	gewählt	=	Ergebnis	Einheit	
Anzahl Schüler:innen	-	-	563	=	563	Kinder	
Anteil Fußwege	-	-	26,0%	=	294	Fußwege	
Anteil Radfahrten	-	-	26,0%	=	294	Radfahrten	
Anteil ÖPNV-Fahrten	-	-	45,0%	=	508	ÖPNV-Wege	
Anteil Kfz-Wege	-	-	3,0%	=	34	Kfz-Wege	
Pkw-Besetzungsgrad	-	-	1,0		34	Person/Kfz-Fahrt	
Schüler:innen-Kfz-Fahrten					34	Kfz-Fahrten	
Schüler:innen-Kfz-Mitfahrten					0	Kfz-Mitfahrten	

**3 | Hol- und Bringverkehr durch Eltern**

[gerundete Werte]

	min	max	gewählt	=	Ergebnis	Einheit	
Anzahl gebrachte Kinder (10%)	-	-	63		173	Kinder	[2]
Wege pro Kind	-	-	4,0	=	250	Wege	[3]
Anteil Fußwege			0,0%	=	0	Fußwege	[4]
Anteil Radfahrten			0,0%	=	0	Radfahrten	
Anteil ÖPNV-Fahrten			5,0%	=	14	ÖPNV-Wege	
Anteil Kfz-Wege			95,0%	=	238	Kfz-Wege	[4]
Pkw-Besetzungsgrad	1,0	1,3	1,1			Kinder/Kfz	[5]
Hol- und Bring-Kfz-Fahrten					218	Kfz-Fahrten	

**Anlage 10-1** Verkehrsaufkommensermittlung ISS – 625 Schulplätze

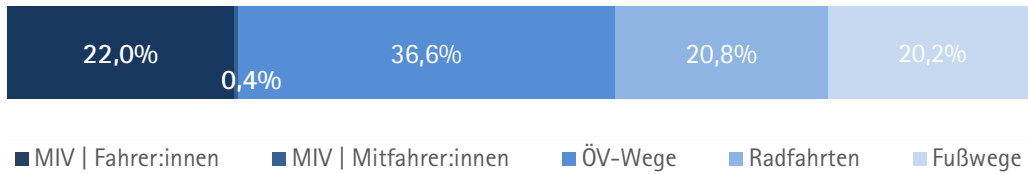
4   Beschäftigtenverkehr <span style="float: right;">[gerundete Werte]</span>							
	min	max	gewählt	=	Ergebnis	Einheit	
Beschäftigte (pauschal)	-	-	66,00	=	66	Beschäftigte	[6]
Wege pro Beschäftigten			2,5	=	166	Wege	
Anteil Fußwege			10,0%	=	18	Fußwege	[7]
Anteil Radfahrten			15,0%	=	26	Radfahrten	
Anteil ÖPNV-Fahrten			25,0%	=	42	ÖPNV-Wege	
Anteil Kfz-Wege			50,0%	=	76	Kfz-Wege	[7]
Pkw-Besetzungsgrad	-	-	1,1			Wege/Kfz-Fahrt	[8]
Beschäftigten-Kfz-Fahrten					78	Kfz-Fahrten	
Beschäftigten-Kfz-Mitfahrten					6	Kfz-Mitfahrten	

5   Wirtschaftsverkehr <span style="float: right;">[gerundete Werte]</span>							
	min	max	gewählt	=	Ergebnis	Einheit	
Wirtschaftsverkehr von außen							
Kfz-Fahrten (pauschal)	-	-	10,00	=	10	Kfz-Fahrten	[9]

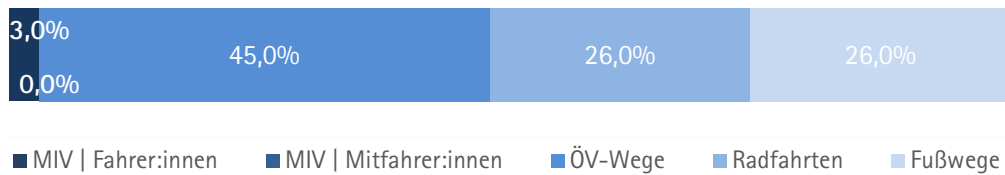
6   Gesamtverkehrsaufkommen <span style="float: right;">[gerundete Werte]</span>							
MIV   Fahrer:innen	340		Wege / Tag	1.542 Wege / Tag			
MIV   Mitfahrer:innen	6		Wege / Tag				
ÖPNV	564		Wege / Tag				
Radverkehr	320		Wege / Tag				
Fußverkehr	312		Wege / Tag				

Anlage 10-2 Verkehrsaufkommensermittlung ISS - 625 Schulplätze

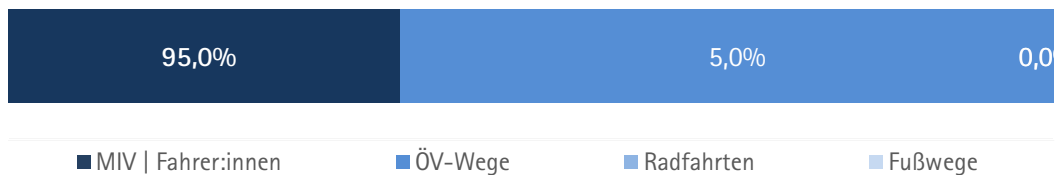
### MODAL-SPLIT | GESAMT



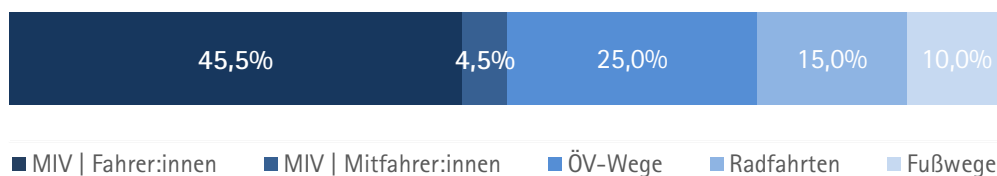
### MODAL-SPLIT | SCHÜLER:INNEN



### MODAL-SPLIT | HOL- UND BRINGVERKEHR



### MODAL-SPLIT | BESCHÄFTIGTENVERKEHR



**Anlage 10-3** Verkehrsaufkommensermittlung ISS – 625 Schulplätze

Tageszeitliche Verteilung | Oberschule [Kfz-Fahrten]

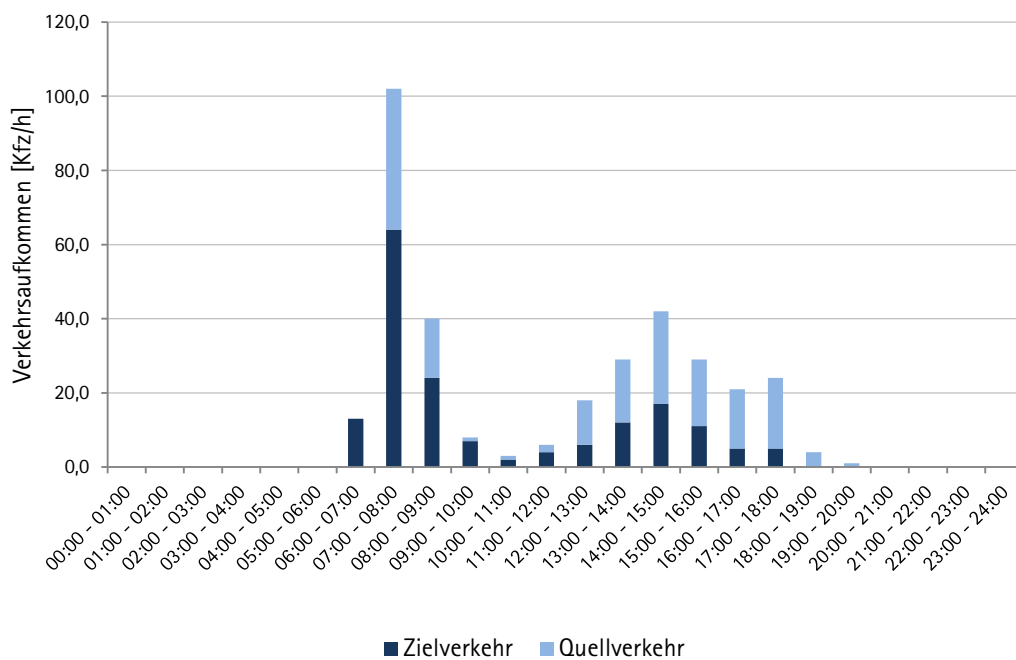
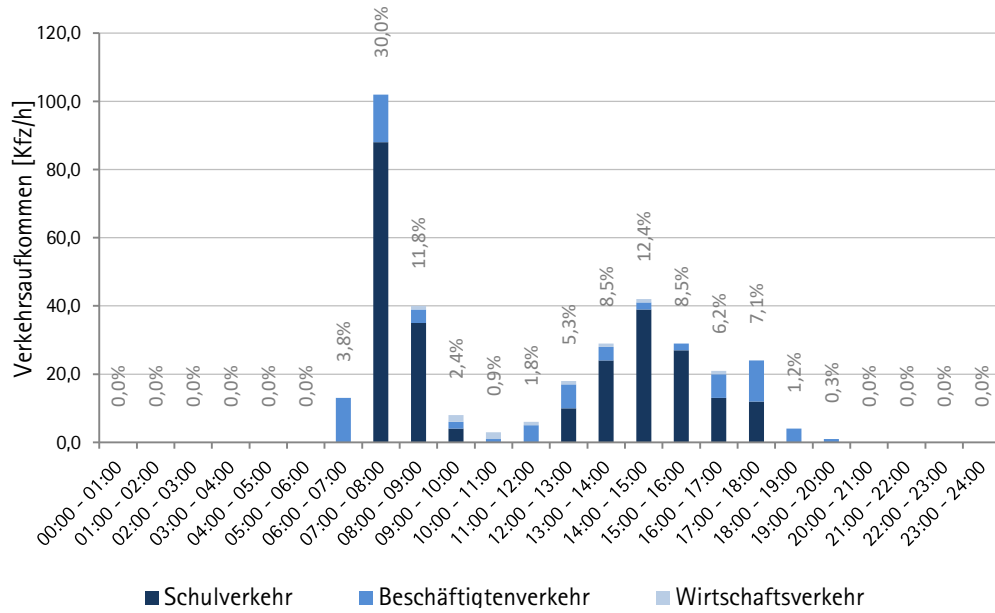
Tageszeit	Schulverkehr*		Beschäftigtenverkehr		Wirtschaftsverkehr		Gesamtverkehr	
	QV	ZV	QV	ZV	QV	ZV	QV	ZV
00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00 - 07:00	0	0	0	13	0	0	0	13
07:00 - 08:00	38	50	0	14	0	0	38	64
08:00 - 09:00	16	19	0	4	0	1	16	24
09:00 - 10:00	0	4	0	2	1	1	1	7
10:00 - 11:00	0	0	0	1	1	1	1	2
11:00 - 12:00	0	0	1	4	1	0	2	4
12:00 - 13:00	5	5	6	1	1	0	12	6
13:00 - 14:00	13	11	4	0	0	1	17	12
14:00 - 15:00	23	16	2	0	0	1	25	17
15:00 - 16:00	16	11	2	0	0	0	18	11
16:00 - 17:00	8	5	7	0	1	0	16	5
17:00 - 18:00	7	5	12	0	0	0	19	5
18:00 - 19:00	0	0	4	0	0	0	4	0
19:00 - 20:00	0	0	1	0	0	0	1	0
20:00 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	126	126	39	39	5	5	170	170

Quelle:	[10]	[11]	[12]	
---------	------	------	------	--

\* Summe aus dem selbstständigen Schüler:innenverkehr und dem Hol- und Bringverkehr der Eltern

Anlage 10-4 Verkehrsaufkommensermittlung ISS - 625 Schulplätze

Tageszeitliche Verteilung | Oberschule



Anlage 11 Überschlägige Planskizze Stellplatzanlage

