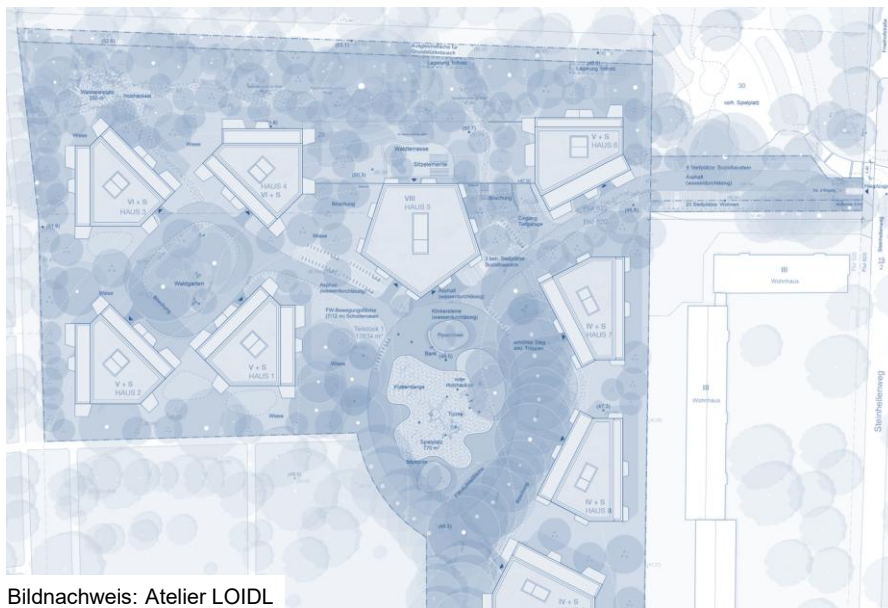


Bericht

Verkehrsuntersuchung

für das Entwicklungsprojekt Campus Schätzelberg in Berlin-Mariendorf



Bildnachweis: Atelier LOIDL

24. Juli 2026

Ramboll Deutschland GmbH

Bericht

Verkehrsuntersuchung

für das Entwicklungsprojekt Campus Schätzelberg in Berlin-Mariendorf

Auftraggeber

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für Projektentwicklung mbH

Friedrichstraße 186

10117 Berlin

Auftragnehmer

Ramboll Deutschland GmbH
Department Mobility & Transport
(ehemals LK Argus GmbH)

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D

13407 Berlin

T +49 30 302020-0

Matthias.heinz@ramboll.com

de.ramboll.com/transport

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Matthias Heinz

Philipp Seidel, B. Sc.

Daniela Franke

Berlin, 24. Juli 2026

1	Aufgabenstellung	1	HAMBURG TEAM
2	Bestandsaufnahme und Analyse	3	Gesellschaft für Projektentwicklung mbH
2.1	Lage des Plangebietes	3	Verkehrsuntersuchung
2.2	Flächennutzungsplan	3	Campus Schätzelberg
2.3	Bebauungspläne	5	24. Juli 2026
2.4	Verkehrliche Infrastruktur	6	
2.4.1	Öffentliches Straßennetz	6	
2.4.2	Netzklassifizierung	8	
2.4.3	Straßenbeschreibung	9	
2.4.4	Öffentlicher Personennahverkehr	15	
2.4.5	Rad- und Fußverkehr	18	
2.4.6	Ruhender Verkehr	22	
2.4.7	Sharing-Angebote im Umfeld (Stand Dezember 2025)	24	
2.4.8	Kfz-Verkehrsstärken	25	
3	Mobilitätskonzept	32	
3.1	Fußverkehr	32	
3.2	Radverkehr	35	
3.3	ÖPNV	39	
3.4	Kfz-Verkehr	39	
3.5	Weitere Mobilitätsangebote	41	
4	Verkehrsaufkommen und Stellplatznachfrage	44	
4.1	Festlegung der Eingangsdaten	44	
4.2	Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung der Planung	45	
4.3	Verkehrsaufkommen	48	
4.4	Stellplatzbetrachtungen	50	

HAMBURG TEAM
 Gesellschaft für
 Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg
 24. Juli 2026

	4.4.1	Pkw-Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen	52
	4.4.2	Ermittlung der Fahrradstellplätze	52
5		Verkehrsfolgeabschätzung	54
	5.1	Maßgeblicher Betrachtungsfall	54
	5.2	Räumliche Verteilung	56
6		Leistungsfähigkeitsbetrachtungen	57
	6.1	Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg	61
	6.2	Knotenpunkt Steinhellenweg / Wolfsburger Weg	61
7		Fazit	63
		Tabellenverzeichnis	64
		Abbildungsverzeichnis	64
		Literaturverzeichnis	66
		Anhang	67

1 Aufgabenstellung

Das Areal Eisenacher Straße 61 soll mit Wohnungsbau sowie einem Sozialbaustein mit sozialen Einrichtungen und betreuten Wohngruppen entwickelt werden. Hierzu wird ein vorhabenbezogener Bebauungsplan erstellt, für den eine verkehrliche Untersuchung erforderlich ist.

Für die Gebietsentwicklung wird folgender Planfall als Grundlage der verkehrlichen Betrachtung angenommen:

- 350 Wohneinheiten; 25 Kinder in Kita; 1.150 m² soziale Nutzung

Da sich die Bedarfe für soziale Nutzungen nach Festsetzung des Bebauungsplanes verändern können und der Sozialbaustein mit seinen Nutzungen darauf reagieren muss, wird der vorliegende Planfall als sogenanntes Worst Case-Szenario angenommen. Die tatsächliche Initialnutzung des Sozialbausteins sieht mit 700 m² BGF sozialer Nutzung und max. 25 Wohngruppenplätzen eine Nutzungsintensität vor, die geringere verkehrliche Auswirkungen als dieses Worst Case-Szenario hat.

Die nachfolgende Untersuchung ist zudem eine Anpassung der Verkehrsuntersuchung aus Dezember 2022, die durch die geänderten und konkretisierten Planungsabsichten wie auch veränderten verkehrlichen Rahmenbedingungen (aktuelle Verkehrsprognose 2035 und Kennwerte der Verkehrsaufkommensermittlung SrV 2023, siehe auch unten) erforderlich wird.

Im Rahmen der verkehrlichen Untersuchung bleibt die Bestandsanalyse aus dem Jahr 2022 für alle relevanten Verkehrsmittel sowie die Verkehrszählungen an den Knotenpunkten Eisenacher Straße / Steinhellenweg und Steinhellenweg / Wolfsburger Weg bestehen, da sich die verkehrlichen Randbedingungen im Bestand nicht wesentlich verändert haben. Auf Grundlage der geplanten Flächennutzungen für den Planfall wird das zukünftige Verkehrsaufkommen getrennt nach den verschiedenen Nutzungen für z. B. Bewohner-, Besucher- sowie Wirtschaftsverkehr ermittelt und mittels spezifischen Tagesganglinien tageszeitlich verteilt. Aus der Überlagerung der Tagesganglinien können dann wiederum die Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens zum Vorhaben bestimmt werden. Unter Berücksichtigung der Prognose 2035 wird das resultierende maßgebliche zukünftige Verkehrsaufkommen ermittelt, mit dem dann die verkehrlichen Auswirkungen betrachtet werden.

Im Rahmen der Wirkungsanalyse erfolgt mit den resultierenden maßgeblichen Spitzenstundenbelastungen eine Überprüfung der Leistungsfähigkeiten an den Knotenpunkten Eisenacher Straße / Steinhellenweg und Steinhellenweg / Wolfsburger Weg. Sollten Engpässe an den Knotenpunkten auftreten, werden Maßnahmenvorschläge entwickelt.

Grundsätzlich ist zu erwarten, dass trotz der Erhöhung der Wohneinheiten auf Grund der unveränderten Prognosebelastung 2035, der deutlich kleineren Kita

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für

Projektentwicklung mbH

Verkehrsuntersuchung

Campus Schätzelberg

24. Juli 2026

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

24. Juli 2026

gegenüber dem Jahr 2022 und den günstigeren Kennwerten zur Verkehrserzeugung eher ein gleiches Verkehrsaufkommen zu erwarten ist, so dass die Untersuchungsergebnisse aus dem Jahr 2022 bestätigt werden.

2 Bestandsaufnahme und Analyse

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für

Projektentwicklung mbH

Verkehrsuntersuchung

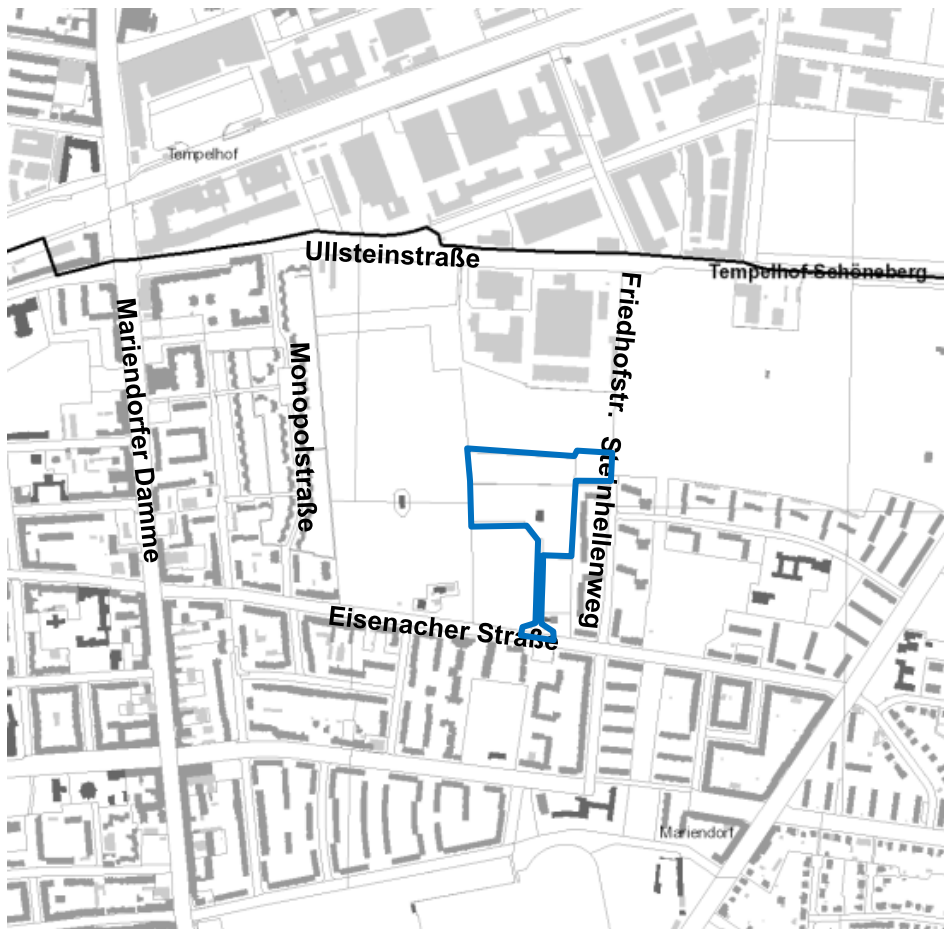
Campus Schätzelberg

24. Juli 2026

2.1 Lage des Plangebietes

Das Plangebiet liegt im Bezirk Tempelhof-Schöneberg von Berlin, im Ortsteil Mariendorf. Es wird im Norden durch die Ullsteinstraße, im Osten durch die Friedhofstraße und den Steinhellenweg, im Süden durch die Eisenacher Straße und im Westen durch den Heilig-Kreuz-Friedhof begrenzt.

Abbildung 1: Geltungsbereich des Plangebiets

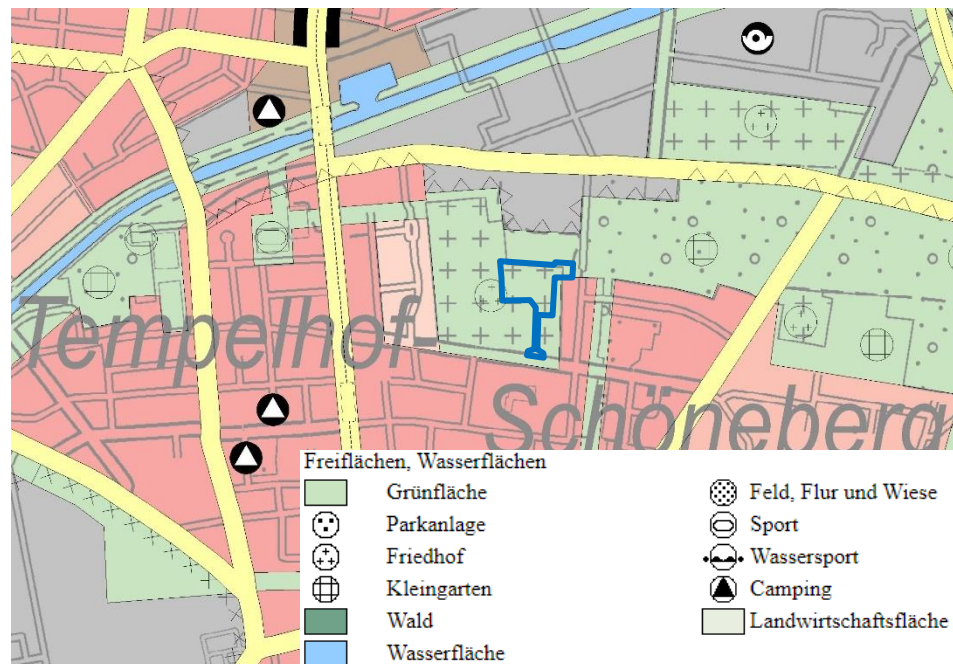


Quelle: Geoportal Berlin / ALKIS Berlin s/w (Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem), Ausschnitt und eigene Darstellung des Geltungsbereiches des Plangebietes sowie Beschriftung, Zugriff: 14.03.2022.

2.2 Flächennutzungsplan

Der aktuelle Flächennutzungsplan (Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015) legt für das Plangebiet eine Grünfläche, gekennzeichnet als Friedhof fest (Abbildung 2). Bei der Friedhofsfläche handelt es sich um eine bisher ungenutzte Reservefläche für den Friedhof.

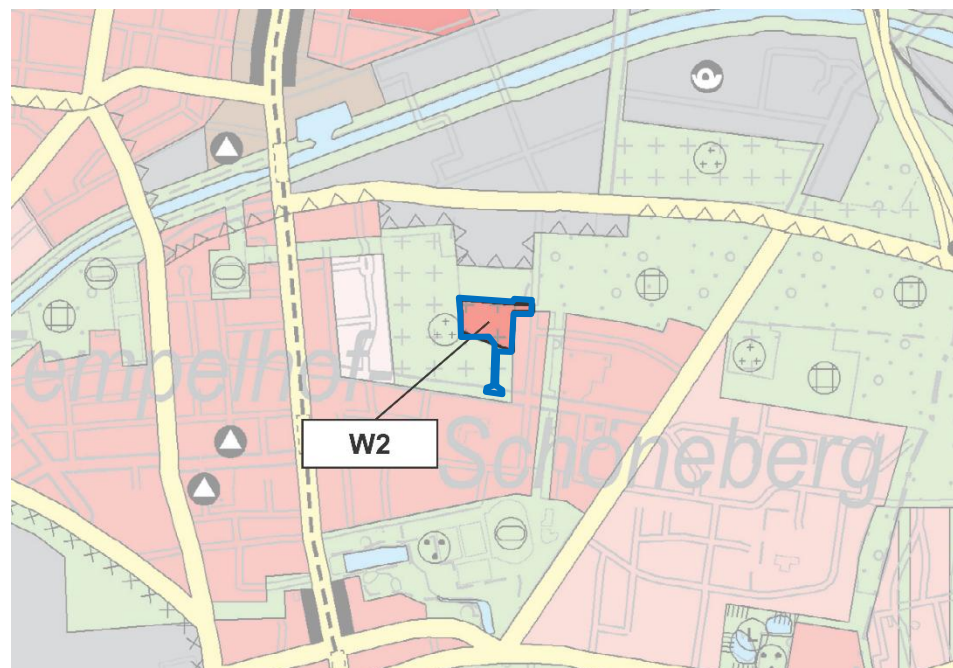
Abbildung 2: Flächennutzungsplan Berlin (Auszug)



Quelle: Flächennutzungsplan Berlin, Neubekanntmachung von 2025, Auszug und eigene Darstellung des Geltungsbereiches des Plangebietes, Zugriff: 19.12.25.

Eine Änderung des Flächennutzungsplanes für das Plangebiet in eine Wohnbaufläche W2 (GFZ bis 1,5) ist derzeit in Vorbereitung, die öffentliche Auslegung lief bis 14.10.2022. Abbildung 3 zeigt dabei die geplante Änderung:

Abbildung 3: Flächennutzungsplan Berlin (Änderung, Auszug)



Quelle: Flächennutzungsplan - Änderung, Eisenacher Straße / Steinhellenweg, Tempelhof-Schöneberg - Lfd. Nr. 02/18; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen.

2.3 Bebauungspläne

Für das Plangebiet befindet sich der vorhabenbezogene Bebauungsplan 7-85 VE (Abbildung 4) im Verfahren. Am 24.11.2020 wurde der Aufstellungsbeschluss gefasst. Die frühzeitige Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurde vom 19.04.2022 bis 19.05.2022 durchgeführt.

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für

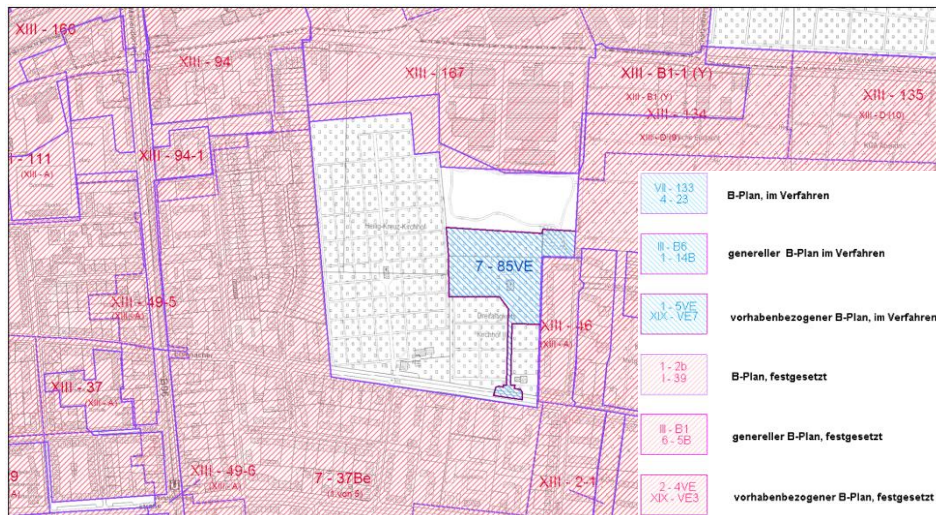
Projektentwicklung mbH

Verkehrsuntersuchung

Campus Schätzelberg

24. Juli 2026

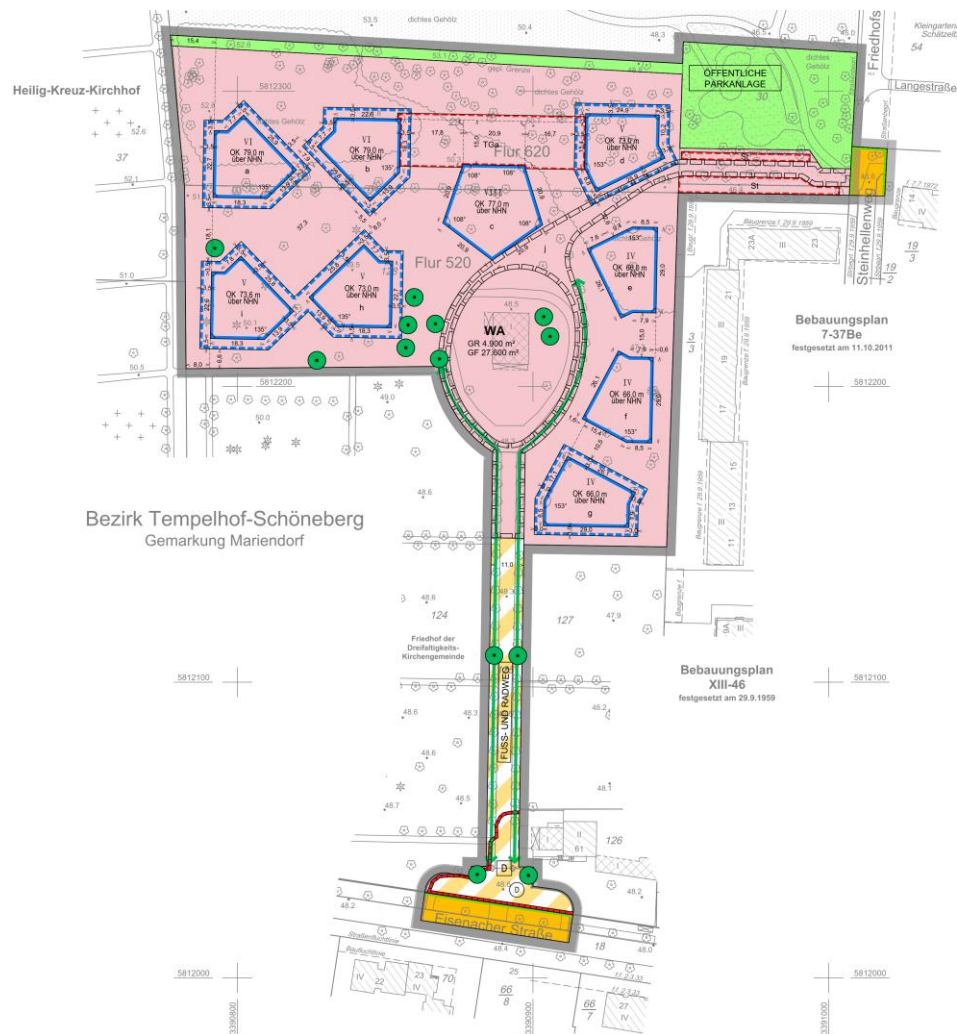
Abbildung 4: Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans



Quelle: FIS-Broker, Bebauungspläne, vorhabenbezogene Bebauungspläne (Geltungsbereiche), Auszug, Zugriff: 14.11.2022.

Die Planung für den Bebauungsplan sieht ein Allgemeines Wohngebiet (WA), sowie eine private Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung und eine öffentliche Parkanlage vor. Eine Teilfläche des bestehenden Parks gehört ebenfalls zum Geltungsbereich.

Abbildung 5: Entwurf des Bebauungsplans 7-85



Quelle: Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin, Entwurf vom 17.02.2026.

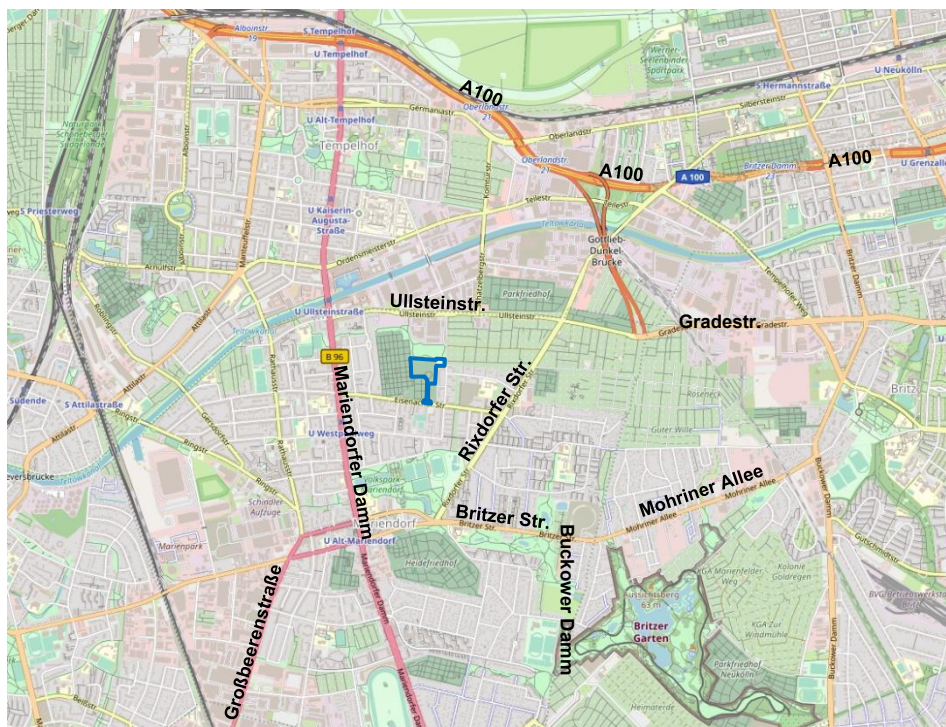
2.4 Verkehrliche Infrastruktur

2.4.1 Öffentliches Straßennetz

Das Plangebiet ist im Norden von der Hauptverkehrsstraße Ullsteinstraße und im Süden von der Eisenacher Straße umgeben. Beide Straßenzüge verlaufen als Ost-West-Verbindung und treffen im Osten auf die Rixdorfer Straße und im Westen auf den Mariendorfer Damm. Der Mariendorfer Damm (B 96) führt nach Norden zur A 100 und nach Süden zum Knotenpunkt Mariendorfer Damm / Alt-Mariendorf / Reißbeckstraße / Friedensstraße. Dort führt nach Süden der Mariendorfer Damm als B 96 weiter. Nach Südwesten führt die Großbeerenstraße (B 101) über Marienfelde und Großbeeren bis zum südlichen Berliner Ring (Abbildung 6).

Die Rixdorfer Straße verläuft als Südwest-Nordost-Verbindung und trifft im Süden auf die Britzer Straße, die nach Westen die Verbindung zu den Bundesstraßen 96 und 101 herstellt. Nach Norden führt die Rixdorfer Straße bis zur A 100 (Abbildung 6).

Abbildung 6: Weiteres öffentliches Straßennetz



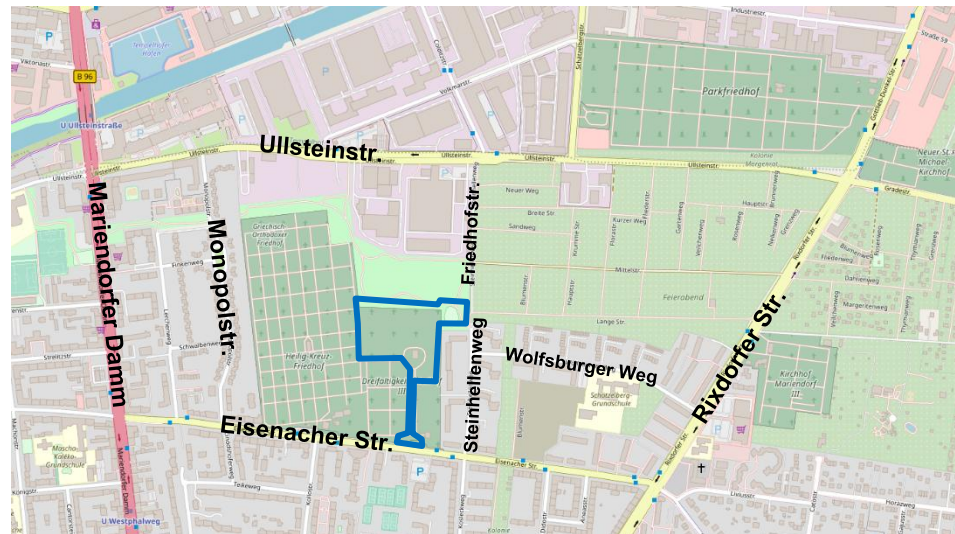
Quelle: OpenStreetMap-Mitwirkende, Ausschnitt und eigene Darstellung der Lage des Plangebietes sowie Beschriftung, Zugriff: 15.03.2022.

Die Zufahrt zum Plangebiet bindet an den östlich grenzenden Steinhellenweg an. Von dort führt der Wolfsburger Weg nach Osten auf die Rixdorfer Straße. Das Plangebiet kann von Norden von der Ullsteinstraße nur über die Friedhofstraße erreicht werden. Diese ist als Privatweg deklariert und nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet, jedoch für zu Fuß Gehende und Radfahrende durchgängig nutzbar.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

24. Juli 2026

Abbildung 7: Umliegendes öffentliches Straßennetz



Quelle: OpenStreetMap-Mitwirkende, Ausschnitt und eigene Darstellung der Lage des Plangebietes sowie Beschriftung, Zugriff: 14.03.2022.

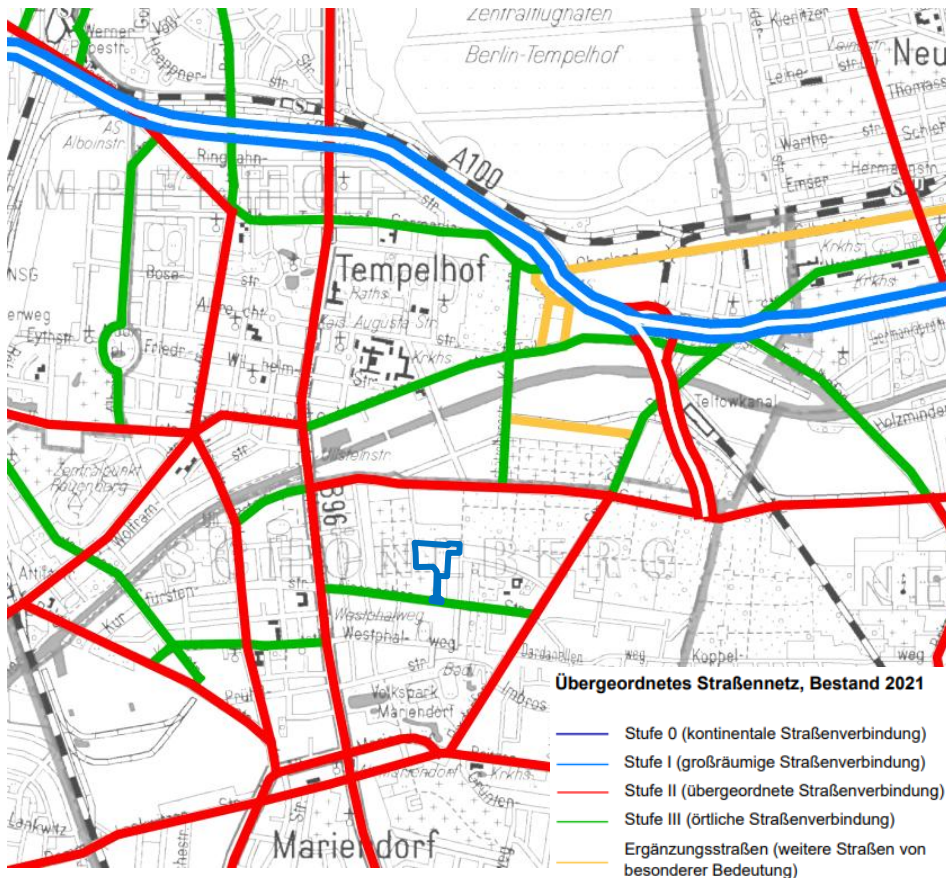
2.4.2 Netzklassifizierung

In den aktualisierten Karten zum übergeordneten Straßennetz Berlin¹ der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt wird die Ullsteinstraße nördlich vom Plangebiet, der Mariendorfer Damm westlich vom Plangebiet und die Rixdorfer Straße in Stufe II als übergeordnete Straßenverbindung (rot) eingestuft. Die Eisenacher Straße südlich vom Plangebiet zwischen dem Mariendorfer Damm und der Rixdorfer Straße ist in Stufe III als örtliche Straßenverbindung (grün) eingeordnet. Sie ist auch Teil des ÖPNV-Vorrangnetzes.

Die Planung für das übergeordnete Berliner Straßennetz 2030 weist im Umfeld des Plangebietes keine Änderungen aus (Stand: Oktober 2023, überprüft am 29.08.2025).

¹ Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz: Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr vom 20. März 2021. Die Karten zum übergeordneten Straßennetz (Bestand 2023 und Planung 2030, Stand: Oktober 2023) sind unter: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/strassen-und-kfz-verkehr/uebergeordnetes-strassennetz/> abrufbar.

Abbildung 8: Übergeordnetes Straßennetz (Bestand 2023)



Quelle: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/strassen-und-kfz-verkehr/uebergeordnetes-strassennetz/>, Karte: Übergeordnetes Straßennetz, Bestand 2023, Stand: Oktober 2023, Ausschnitt und eigene Darstellung des Plangebietes, Überprüfung am 29.08.2025.

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

24. Juli 2026

2.4.3 Straßenbeschreibung

Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Auf allen umgebenden Straßen des Plangebiets (Mariendorfer Damm, Ullsteinstraße, Rixdorfer Straße, Eisenacher Straße) gilt 50 km/h als grundsätzlich zulässige Höchstgeschwindigkeit.

Der Steinhellenweg, der Wolfsburger Weg sowie die Monopolstraße sind als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Die Friedhofstraße als Privatweg ist mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 5 km/h beschildert. Zusammen mit dem Steinhellenweg sind beides Sackgassen für den Pkw-Verkehr.

Ullsteinstraße

Die Ullsteinstraße ist eine asphaltierte Hauptverkehrsstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Zwischen den Knotenpunkten Ullsteinstraße / Volkmarstraße und Ullsteinstraße / Colditzstraße existieren zwei Fahrstreifen sowie ein Parkstreifen pro Fahrtrichtung. Zudem existiert ein Mittelstreifen, der ebenfalls beparkt wird (Abbildung 9). Auf dem Mittelstreifen wird schräg geparkt. Der Mittelstreifen ist zu schmal, so dass Pkws gelegentlich längs parken.

Abbildung 9: Straßenraum des Kfz der Ullsteinstraße zwischen den Knotenpunkten Ullsteinstraße / Volkmarstraße und Ullsteinstraße / Colditzstraße, Blick Richtung Osten, Höhe Ullsteinstraße 68



Nördliche Fahrbahn in Fahrtrichtung von Osten nach Westen



Südliche Fahrbahn in Fahrtrichtung von Westen nach Osten

Quelle: LK Argus GmbH, Januar 2022.

Friedhofstraße

Am Knotenpunkt Ullsteinstraße / Colditzstraße befinden sich auf der südlichen Straßenseite zwei Privatwege, die die Zugänge von Norden zum Plangebiet darstellen. Eine für Zufußgehende mit einer Breite von ca. 1,2 m und eine Einfahrt für Kfz mit einer Breite von ca. 2,6 m zu Stellplätzen für die Kleingartenkolonie (Abbildung 10).

Abbildung 10: Friedhofstraße, Höhe Ullsteinstraße 65, Blickrichtung Süden



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

Abbildung 11: Friedhofstraße, Höhe 2. Querstraße Kolonie Fröhliche Eintracht e. V., Blickrichtung Süden



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

Im Anschluss bilden beide Wege eine Fahrrinne mit Stellplätzen. Die Fläche ist ca. 7,25 m breit. Die Fahrbahnoberfläche besteht aus Rasengittersteinen. Am Ende des Privatweges verengt sich die Fläche, so dass nur noch Zufußgehende und Radfahrende passieren können und der Weg geht in den Steinhelgenweg über (Abbildung 12).

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

24. Juli 2026

Abbildung 12: Friedhofstraße, Höhe Spielplatz Schätzelberg, Blickrichtung Süden



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

Steinhellenweg

Der Steinhellenweg verläuft östlich vom Plangebiet und ist als Tempo-30-Zone ausgeschildert. Die Fahrbahnoberfläche besteht aus Betonplatten. Der Straßenquerschnitt unterteilt sich von West nach Ost in 3 m Gehweg, 6 m Fahrbahn und 3 m Gehweg. Auf der östlichen Straßenseite herrscht nur bis etwa 25 Meter nördlich des Knotenpunktes mit der Eisenacher Straße absolutes Haltverbot (Abbildung 13). Die westliche Straßenseite hat sich jedoch als Parkstreifen eingebürgert. Im Norden des Steinhellenwegs verläuft die Straße aus Pflastersteinen und führt in eine Sackgasse für den Kfz. Der Fuß- und Radverkehr kann entweder die öffentliche Grünanlage Schätzelberg betreten oder über einen schmalen Weg auf die Friedhofstraße gelangen, die als Privatstraße gekennzeichnet ist (Abbildung 14).

Abbildung 13: Steinhellenweg, Höhe Hausnr. 4 und 9, Blick Richtung Norden und Süden



Höhe Hausnr. 9, Blick Richtung Süden



Höhe Hausnr. 4, Blick Richtung Norden

Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

Abbildung 14: Steinhellenweg, Höhe Hausnr. 48, Blickrichtung Norden und Zugang zur Grünanlage und Friedhofstraße



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

Derzeit besteht vom Steinhellweg keine Zuwegung zum Vorhabengebiet, was jedoch im Rahmen der Entwicklung geplant ist.

Eisenacher Straße

Die Eisenacher Straße verläuft südlich des Plangebiets von Westen nach Osten. Die Straße ist eine einstreifige, asphaltierte Straße mit einem Fahrstreifen je Richtung, allerdings ohne Fahrbahnmarkierung. Es ist beidseitig Gehwegparken erlaubt. Der Straßenquerschnitt unterteilt sich von Norden nach Süden in 2,9 m Gehweg, 3 m Parken, 7,5 m Fahrbahn, 2,7 m Parken und 3 m Gehweg (Abbildung 15). Auf der Eisenacher Straße verläuft die Buslinie 282. Die Haltestellen in der Nähe des Plangebiets sind überdacht, besitzen Sitzmöglichkeiten sowie einen Mülleimer. Es fehlen Blindenleitlinien (Abbildung 16).

Abbildung 15: Eisenacher Straße, Höhe Hausnr. 62 und 23, Blickrichtung Westen und Osten



Höhe Hausnr. 23, Blick Richtung Osten

Höhe Hausnr. 62, Blick Richtung Westen

Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

24. Juli 2026

Abbildung 16: Eisenacher Straße, Bushaltestelle Kosleckweg Höhe Hausnr. 27a, Blick Richtung Osten



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

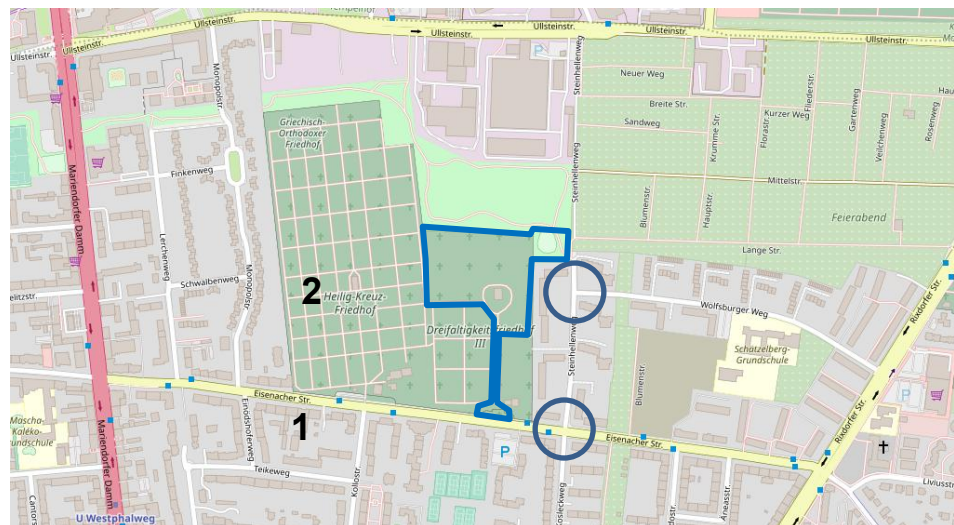
Knotenpunkte

Relevant für das Plangebiet sind vor allem (Abbildung 17):

- der lichtsignalgesteuerte Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg (1) und
- der Knotenpunkt Steinhellenweg / Wolfsburger Weg (2)

aufgrund dessen, dass sich dort die größten Mengen der zukünftigen, zusätzlichen Verkehrsmengen des Plangebietes bewegen. (Am Knotenpunkt Wolfsburger Weg / Rixdorfer Straße sind nach der angenommenen Netzspinnenverteilung durch die Senatsverwaltung (siehe Kapitel 5.2) nur geringfügige neue Verkehrsströme in den Spitzenstunden zu erwarten.)

Abbildung 17: Relevante Knotenpunkte



Quelle: OSM-Mitwirkende sowie eigene Darstellung.

Der Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg ist ein vier-armiger, lichtsignalisierter Knotenpunkt. Alle Knotenpunktarme besitzen Furten für Zufußgehende. Der Radverkehr besitzt Schutzstreifen im Knotenpunktbereich auf jeder Straße (Abbildung 18).

Der Knotenpunkt Steinhellenweg / Wolfsburger Weg ist vorfahrts geregelt.

Abbildung 18: Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

2.4.4 Öffentlicher Personennahverkehr

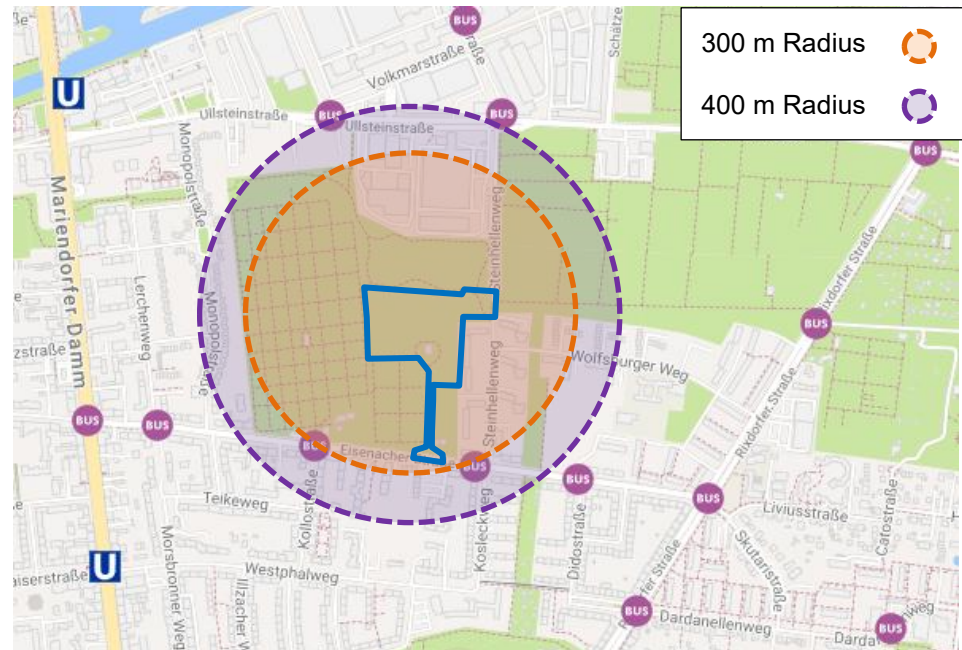
Laut Berliner Nahverkehrsplan 2019-2023 (NVP)² liegen die Erschließungs- und Bedienungsstandards für alle Verkehrsmittel im Tagesverkehr zwischen 300 und 500 m (je nach Einwohnerdichte) und mindestens bei einem 20-Minuten-Grundtakt. Zusätzlich zum Grundtakt gibt es je nach Verkehrsmittel und Verkehrszeit einen Mindesttakt, der bei 10 Minuten liegt. Gemäß Umweltatlas der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen liegt die Einwohnerdichte im Umfeld des Plangebiets zwischen 7100 - 25.000 Einwohner je km². Für den Bedienstandard mit dem ÖPNV gilt damit der Ziel- und Toleranzwert für die vorliegende hohe Nutzungsdichte bei einem Radius von 300 (Zielwert) bzw. 400 m (Toleranzwert), um das Plangebiet als mit dem ÖPNV als ausreichend erschlossen anzusehen.

² Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023, Stand: 25. Februar 2019.

Die nächsten Haltepunkte des ÖPNV in einem Radius von 300 m sind (siehe auch Abbildung 19) die Haltestellen Kosleckweg und Kollostraße (beide Bus 282).

In einem Radius von 400 m sind noch die Bushaltestellen Colditzstraße / Ullsteinstraße (170) und Volkmarstraße / Ullsteinstraße (170) zu erreichen.

Abbildung 19: Räumliche Erschließung des Plangebiets mit dem ÖPNV (Radius von 300 m und 400 m um das Plangebiet)



Quelle: <https://www.bvg.de/de/verbindungen/verbindungssuche>, Ausschnitt und eigene Darstellung der Radien und des Plangebietes, Zugriff am 23.03.2022.

Unter Inkaufnahme eines größeren Radius ist auch der U-Bahnhof Ullsteinstraße (U6, N6; 800 m Radius) erreichbar.

Die wichtigsten Verkehrsmittel des ÖPNV im Umfeld des Plangebietes sind damit Busse:

- Buslinie 282 (Dillenburg Straße ◀▶ Mariendorf, Dardanellenweg),
- Buslinie 170 (S+U Rathaus Steglitz ◀▶ Baumschulenstr./Fähre).

Die Bedienhäufigkeiten der genannten ÖPNV-Linien sind in Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1: Bedienhäufigkeit des ÖPNV

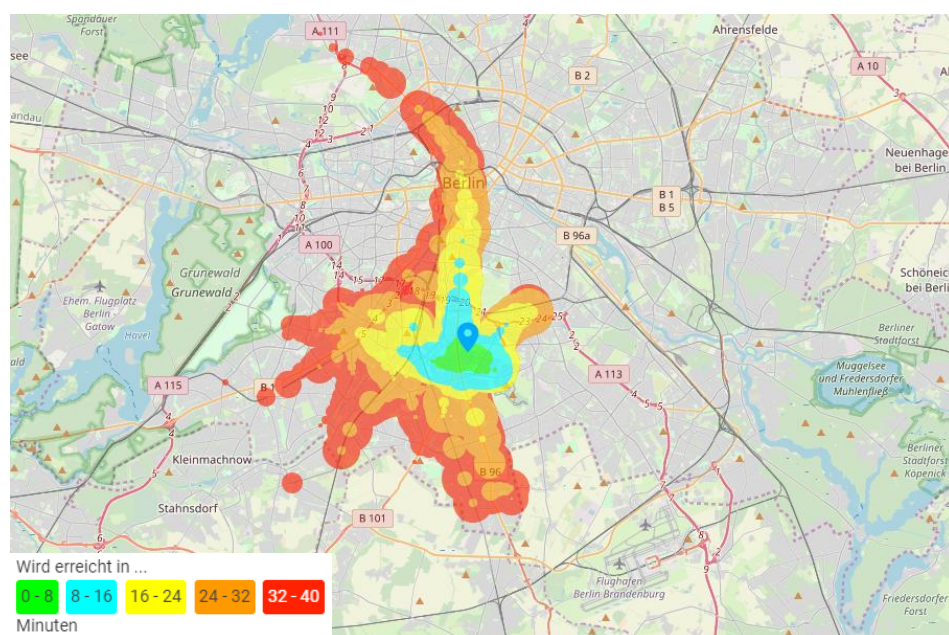
ÖPNV-System	Linie	Montag - Freitag		Wochenende / Feiertag	
		Takt tags [min]	Takt nachts [min]	Takt tags [min]	Takt nachts [min]
Bus	282	10 - 20	-	10 - 20	-
Bus	170	10 - 20	-	10 - 20	-

Quelle: BVG-Linienvverläufe, <https://www.bvg.de/de/Fahrinfo>, Zugriff am 29.08.2025.

Die ÖPNV-Erschließung des Plangebietes entspricht den Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsstandards des Nahverkehrsplans und ist als mit dem ÖPNV ausreichend erschlossen zu bewerten. Der Attraktivitätsstandard, der vorgibt, dass in dem entsprechenden Einzugsbereich ein 10-Minuten-ÖPNV-Angebot werktags erreicht werden sollte, wird aufgrund des 10-20 Minuten-Taktes der Busse teilweise nur tagsüber erreicht.

Nach SrV 2023 beträgt die durchschnittliche Reisezeit der Berliner Bevölkerung mit dem ÖPNV ca. 40 Minuten. Abbildung 20 zeigt die Erreichbarkeit innerhalb von 40 Minuten mit dem ÖPNV von der Haltestelle Kollostraße. Vom Plangebiet aus kann innerhalb der durchschnittlichen Reisezeit der Westen und Süden sowie Teile des Nordens Berlins gut erreicht werden. In Abbildung 21 von der Haltestelle Colditzstraße / Ullsteinstraße kann innerhalb der durchschnittlichen Reisezeit vor allem der Westen und Osten sowie Teile des Nordens und Südens Berlins gut erreicht werden.

Abbildung 20: Erreichbarkeitsanalyse ausgehend von der Haltestelle Kollostraße



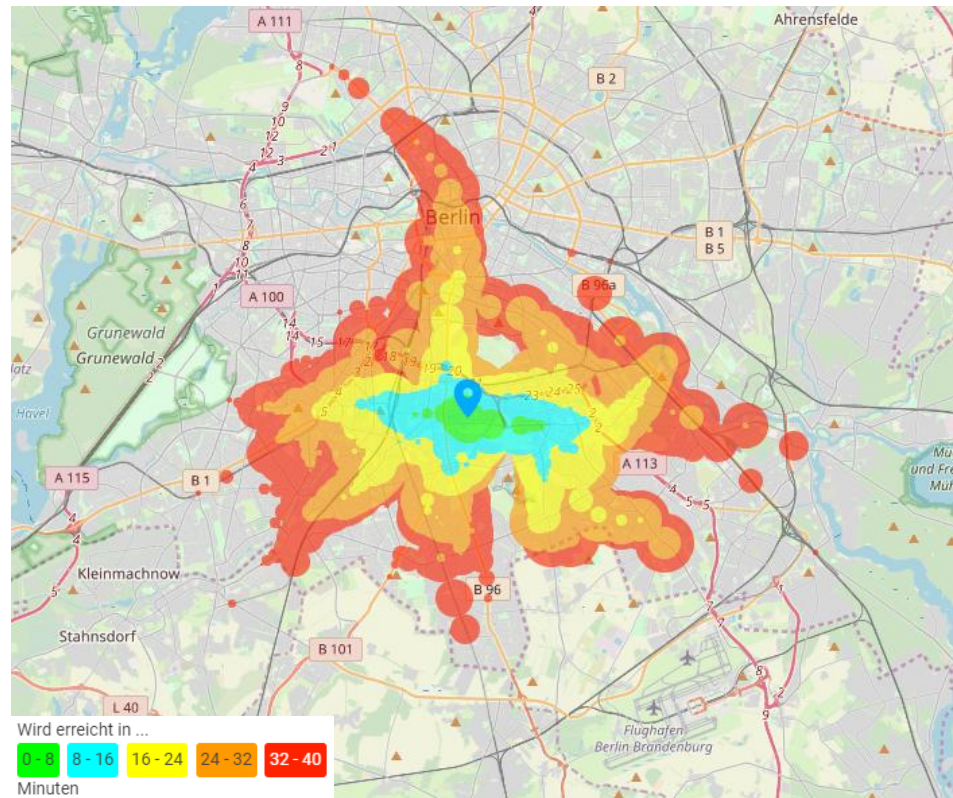
Quelle: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, VBB-Livekarte, Zugriff: 23.03.2022.

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

24. Juli 2026

Abbildung 21: Erreichbarkeitsanalyse ausgehend von der Haltestelle
Colditzstraße / Ullsteinstraße



Quelle: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, VBB-Livekarte, Zugriff: 23.03.2022.

2.4.5 Rad- und Fußverkehr

Radverkehr

Die **Ullsteinstraße** besitzt keine Radverkehrsanlagen, der Radverkehr wird bei 50 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit im Mischverkehr geführt. Die Asphaltdecke ist gut befahrbar.

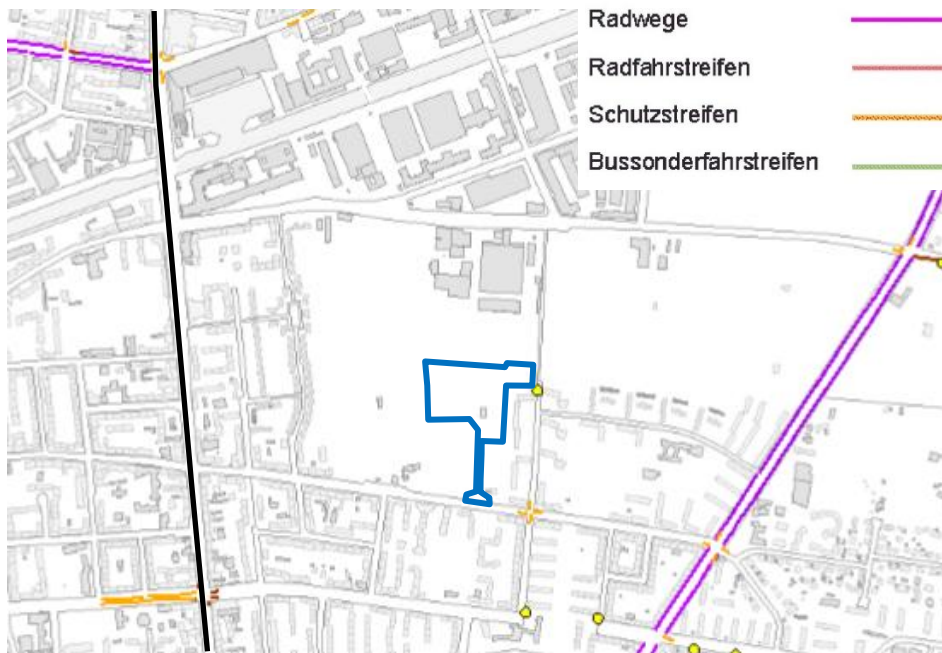
Der **Steinhellenweg** besitzt am Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg Schutzstreifen im Knotenpunktbereich. Abseits des Knotenpunkts besitzt der Steinhellenweg keine Radverkehrsanlagen, der Radverkehr wird bei 30 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit im Mischverkehr geführt. Die Betonplatten weisen gelegentlich Setzungsunterschiede untereinander auf.

Die **Eisenacher Straße** besitzt am Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg Schutzstreifen im Knotenpunktbereich. Abseits des Knotenpunkts besitzt die Eisenacher Straße keine Radverkehrsanlagen, der Radverkehr wird bei 50 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit im Mischverkehr geführt. Die Asphaltdecke ist gut befahrbar.

Die **Friedhofstraße** besitzt keine Radverkehrsanlagen, der Radverkehr wird bei 5 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit im Mischverkehr geführt. Die Rasengittersteine sind für den Radverkehr schlecht geeignet.

Im näheren Umfeld des Plangebiets sind generell keine Radverkehrsanlagen verzeichnet (Abbildung 22). Am Mariendorfer Damm sind die Radfahrstreifen im Geoportal nicht dargestellt.

Abbildung 22: Radverkehrsanlagen



Quelle: Geoportal Berlin / Radverkehrsanlagen, Ausschnitt und eigene Darstellung der Lage des Plangebietes sowie Ergänzung der Radverkehrsanlagen (schwarz), Zugriff: 13.07.2026.

Das 2021 beschlossene neue Radverkehrsnetz von SenUMVK ordnet für die zukünftige Planung den Steinhellenweg und die Friedhofstraße als Ergänzungsnetz ein (Abbildung 23). Nach dem Radverkehrsnetz gelten für Radvorrangnetze Regelbreiten von 2,5 m und für Ergänzungsnetze 2,3 m (in Ausnahmefällen 2m)³.

³ Radverkehrsnetz Berlin: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radverkehrsnetz/>, Stand vom Juli 2022, überprüft am 29.08.2025.

Abbildung 23: Radverkehrsnetz Berlin



Quelle: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: Netzplan Radverkehrsnetz Berlin (Ausschnitt), 29.08.2025.

Fußverkehr

Der Straßenraum der **Eisenacher Straße** östlich des Knotenpunktes auf der Nordseite wird geprägt durch beidseitige Gehwege mit dichtem Baumbestand und Parken auf der Straße. Der Gehweg ist grundsätzlich befestigt. Der Querschnitt der Gehwege unterteilt sich in 1,2 m Oberstreifen, 2 m Gehbahn und 1,2 m Unterstreifen. Der Ober- und Unterstreifen besteht aus kleinem Kopfsteinpflaster und die Gehbahn aus Gehwegplatten. Auf der Südseite ist der Straßenquerschnitt identisch. Die Oberflächenbeschaffenheit auf dem Ober- und Unterstreifen hingegen ist unbefestigt (Abbildung 24).

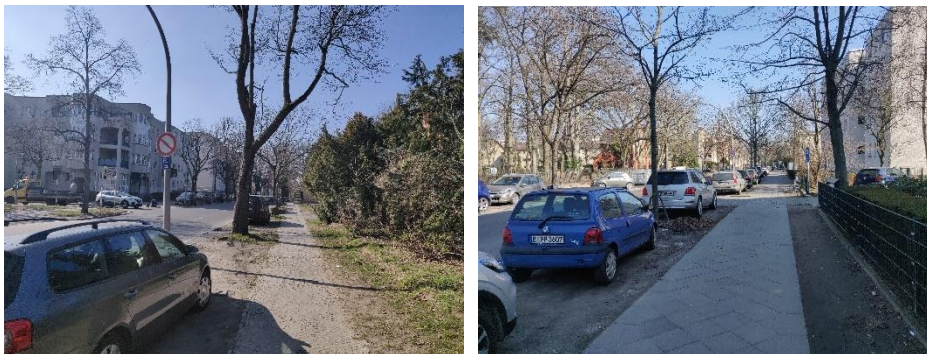
Abbildung 24: Eisenacher Straße, Nordseite Höhe Hausnr. 55, Blickrichtung Westen und Südseite Höhe Hausnr. 31, Blickrichtung Osten



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

Der Straßenraum der **Eisenacher Straße** westlich des Knotenpunktes Eisenacher Straße / Steinhellenweg auf der Höhe des Friedhofes wird geprägt durch beidseitige Gehwege mit dichtem Baumbestand und Parken auf dem Gehweg. Der Gehweg unterteilt sich auf der Nordseite in 1,3 m Oberstreifen, 1,6 m Gehbahn und 3 m Unterstreifen (Parken). Die Gehbahn besteht aus kleinem Kopfsteinpflaster und der Ober- und Unterstreifen aus Schotter- oder Rasenflächen. Auf der Südseite unterteilt sich der Straßenquerschnitt in 1 m Oberstreifen, 2 m Gehbahn und 2,7 m Unterstreifen (Parken). Die Oberflächenbeschaffenheiten sind unterschiedlich. Der Ober- und Unterstreifen ist teilweise befestigt mit kleinem Kopfsteinpflaster und teilweise unbefestigt. Die Gehbahn ist mit Gehwegplatten verlegt (Abbildung 25).

Abbildung 25: Eisenacher Straße, Nordseite Höhe Kollostraße, Blickrichtung Westen und Südseite Höhe Hausnr. 23, Blickrichtung Osten



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

Der **Steinhellenweg** besitzt einen identischen Straßenquerschnitt auf der Ost- und Westseite. Die Gehbahn auf der Ost- und Westseite unterteilt sich in 0,8 m Unterstreifen, 1,5 m Gehbahn und 0,7 m Oberstreifen. Die Ober- und Unterstreifen sind mit kleinem Kopfsteinpflaster verlegt und die Gehbahn mit Gehwegplatten (Abbildung 26).

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für

Projektentwicklung mbH

Verkehrsuntersuchung

Campus Schätzelberg

24. Juli 2026

Abbildung 26: Steinhellenweg, Westseite Höhe Hausnr. 3, Blickrichtung Süden und Ostseite Höhe Hausnr. 4, Blickrichtung Norden



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

Die **Friedhofstraße** ist ein Privatweg, der in einer Sackgasse endet und nur für Fuß- und Radverkehr passierbar ist. Am Knotenpunkt Ullsteinstraße / Friedhofstraße ist eine Einfahrt für den Kfz und ein getrennt geführter Gehweg (siehe Abbildung 10). Der Gehweg besteht aus ca. 0,4 m Unterstreifen, 1,1 m Gehbahn und 0,4 m Oberstreifen. Dabei sind Ober- und Unterstreifen Grünflächen, während die Gehbahn aus Pflastersteinen besteht. Am Sackgassenende, der Passiermöglichkeit für Fuß- und Radverkehr, ist der Gehweg ca. 2,5 m breit, teilweise asphaltiert und teilweise besteht dieser aus Pflastersteinen und Rasengittersteinen (siehe Abbildung 12).

2.4.6 Ruhender Verkehr

Die Abwicklung des ruhenden Verkehrs im Plangebiet und direkten Umfeld erfolgt sowohl auf privaten Stellplatzanlagen wie auch im öffentlichen Straßenraum.

In der **Eisenacher Straße** westlich des Knotenpunktes Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg wird beidseitig auf dem Gehweg längs geparkt. Die Parkflächen sind dabei überwiegend unbefestigt und werden durch regelmäßigen Baumbestand unterbrochen. Östlich des Knotenpunktes Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg wird beidseitig auf der asphaltierten Fahrbahn längs geparkt.

Abbildung 27: Eisenacher Straße, westlich vom KP, Blickrichtung Westen und östlich vom KP, Blickrichtung Osten



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

Im **Steinhellenweg** wird (mit Ausnahme nördlich vom Wolfsburger Weg und) mit einzelnen Unterbrechungen größtenteils ausschließlich auf der westlichen Straßenseite längs geparkt (Abbildung 28). Zudem sind zahlreiche Zufahrten zu Privatparkplätzen der Wohnanlagen vorhanden.

Abbildung 28: Steinhellenweg, Höhe Hausnr. 6, Blickrichtung Süden



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

In der **Friedhofstraße** wird auf den östlichen Flächen überwiegend schräg geparkt. Die westliche Seite wird als Fahrrinne genutzt (Abbildung 29).

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

24. Juli 2026

Abbildung 29: Friedhofstraße, Höhe Kleingartenkolonie, Blickrichtung Süden



Quelle: LK Argus GmbH, März 2022.

In der **Ullsteinstraße** wird grundsätzlich beidseitig auf der Fahrbahn längs geparkt. Westlich vom Knotenpunkt Ullsteinstraße / Colditzstraße / Friedhofstraße wird zudem auf einem Mittelstreifen schräg geparkt (siehe Abbildung 9).

Generell ist festzuhalten, dass viele Wohngebäude in der näheren Umgebung, u. a. auch im Steinhellen-, Kosleck- oder Westphalweg, eigene Parkplatzanlagen besitzen, die teilweise aber weniger bis kaum ausgelastet zu sein scheinen.

2.4.7 Sharing-Angebote im Umfeld (Stand Dezember 2025)

Das Plangebiet liegt rund 2,5 km außerhalb des S-Bahn-Rings. Sharing-Angebote sind in diesen dezentraleren Stadtlagen vereinzelt vorhanden.

- **Roller-Sharing (E-Mopeds):** Das Plangebiet liegt außerhalb des Geschäftsbereiches des Anbieters Emmy. Theoretisch bestünde die Möglichkeit, E-Mopeds am Jelbi-Punkt U Ullsteinstraße auszuleihen und abzugeben.
- **Bikesharing (Fahrräder):** Nördlich und südlich am Plangebiet angrenzend liegen die Geschäftsbereiche des in Berlin vertretenen Anbieters nextbike. Die nächsten Stationen befinden sich in der Ullsteinstraße sowie der Eisenacher Straße.
- **E-Scooter (E-Tretroller):** Umliegend vom Plangebiet sind vereinzelt die Anbieter Lime, Dott und Bolt als Free-Floating Angebote zu finden. Das Plangebiet liegt nicht im Geschäftsbereich des Anbieters Voi. Theoretisch

bestünde die Möglichkeit, E-Scooter am Jelbi-Punkt U Ullsteinstraße auszulihen und abzugeben.

- **CarSharing:** Das Plangebiet liegt innerhalb der Geschäftsgebiete des free-floating-Anbieters (stationsungebunden) Free2Move und SIXT share. Der Geschäftsbereich des Anbieters Miles schließt das Plangebiet nicht mit ein, enthält jedoch Teile der Ullsteinstraße und die Rixdorfer Straße.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

24. Juli 2026

2.4.8 Kfz-Verkehrsstärken

Die Verkehrsbelastungen des Straßennetzes im Umfeld des Plangebietes wurden der Verkehrsmengenkarte entnommen. Um Informationen über die örtliche und zeitliche Verteilung an den Knotenpunkten zu erhalten, wurden zudem eigene Verkehrszählungen durchgeführt.

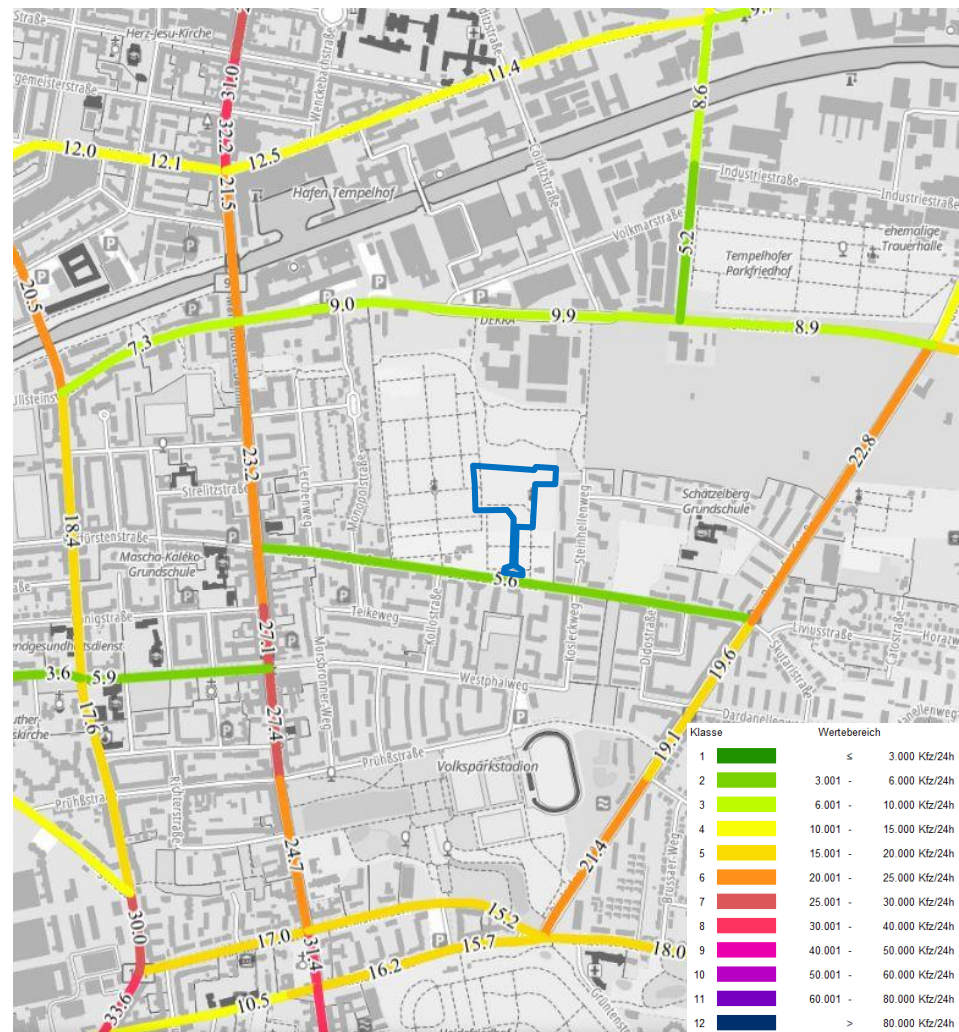
Verkehrsmengenkarten

Die Straßenverkehrszählung Berlin 2023⁴ zeigt folgende durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastungen (DTV_w) im Umfeld des Plangebietes (Abbildung 30 und Abbildung 31):

- Ullsteinstraße zwischen Mariendorfer Damm und Schätzelberstraße: DTV_w 9.000 - 9.900 Kfz/24 h, davon sind 270 - 360 Lkw,
- Rixdorfer Straße zwischen Ullsteinstraße und Eisenacher Straße: DTV_w 22.800 Kfz/24 h, davon sind 750 Lkw,
- Eisenacher Straße zwischen Mariendorfer Damm und Rixdorfer Straße: DTV_w 5.600 Kfz/24 h, davon sind 50 Lkw,
- Mariendorfer Damm zwischen Eisenacher Straße und Ullsteinstraße: DTV_w 23.200 Kfz/24 h, davon sind 830 Lkw,
- Für den Steinhellenweg liegen keine Zähldaten aus der Verkehrsstärkenkarte vor.

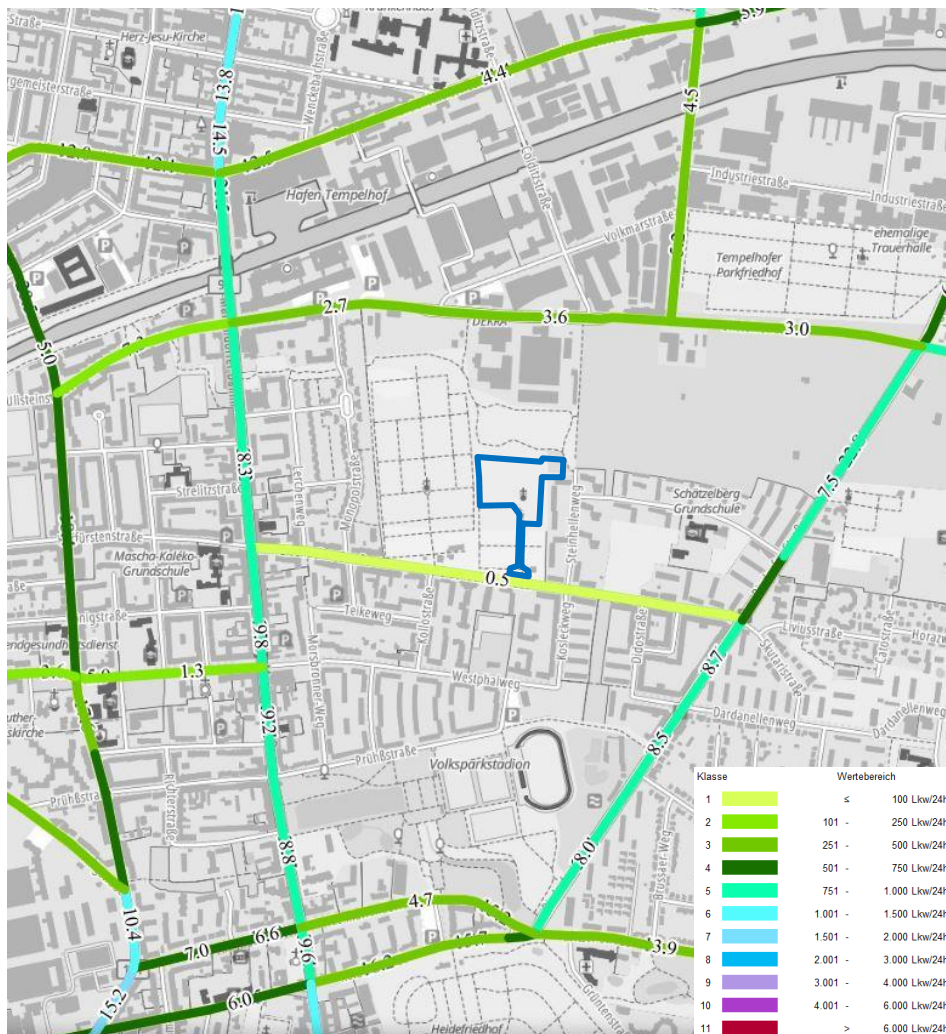
⁴ <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebung/gen/#strassenverkehrszaehlung>, Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Abteilung Verkehrsmanagement: Straßenverkehrszählung Berlin 2023, Geoportal Berlin / Verkehrsmengenkarte DTV_w 2023, Kfz-Verkehrsstärken 1.000 Kfz/24h, werktags und Lkw Verkehrsstärken 100 Lkw/24h, werktags, Stand: 28.08.2025.

Abbildung 30: Kfz-Verkehrsmengen 2023



Quelle: Straßenverkehrszählung Berlin 2023, Geoportal Berlin / Verkehrsmengen DTVw 2023, Kfz-Verkehrsstärken 1.000 Kfz/24h, werktags, Zugriff: 28.08.2025, Ausschnitt und eigene Darstellung des Plangebietes.

Abbildung 31: Lkw-Verkehrsmengen 2023



Quelle: Straßenverkehrszählung Berlin 2023, Geoportal Berlin / Verkehrsmengen DTW 2023, Lkw Verkehrsstärken 100 Lkw/24h, werktags, Zugriff: 28.08.2025, Ausschnitt und eigene Darstellung des Plangebietes.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
**Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg**

24. Juli 2026

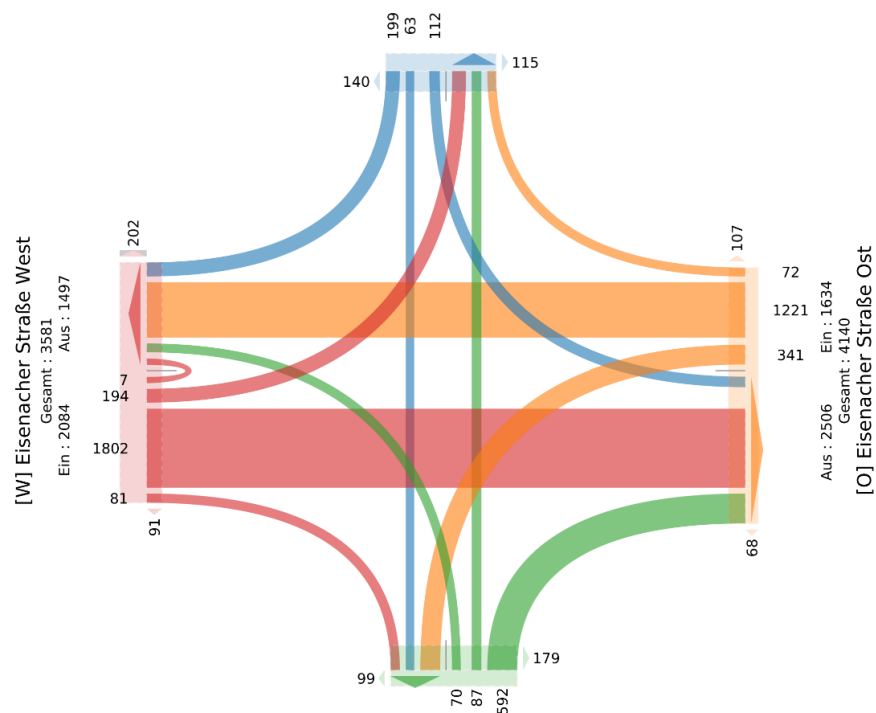
Verkehrszählung

Grundlage für die Verkehrsfolgeabschätzung ist die Kenntnis der Verkehrsbelastungen im Umfeld des Plangebietes. Verkehrserhebungen dokumentieren die Verteilung der Verkehrsmengen im Tagesverlauf sowie die Spitzenstunden maximaler Belastung. Um die Verkehrsmengen sowie -verteilungen auf den an- und umliegenden Straßenabschnitten zu bestimmen, wurden im Mai 2022 Verkehrszählungen an den folgenden Knotenpunkten durchgeführt (siehe Abbildung 17).⁵

- Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg und
- Steinhellenweg / Wolfsburger Weg

Die Zählergebnisse zeigen Abbildung 32 und Abbildung 35.⁶ Die Spitzenstunden an den beiden Knotenpunkten liegen in der Früh zwischen 7 und 8 Uhr sowie am Abend zwischen 16 und 17 Uhr.

Abbildung 32: Grafische Darstellung der Verkehrsströme (07 bis 19 Uhr) am KP Steinhellenweg (Nord)/Eisenacher Straße (West/Ost)



⁵ Relevante Effekte durch die Covid-19-Pandemie sind 2022, in dem die Zählungen auch durchgeführt worden sind, nicht zu erwarten. Zudem wird bei den Leistungs-fähigkeitsuntersuchungen ohnehin auf die von temporären Ereignissen losgelöste Prognose zurückgegriffen und mit deren Hilfe die Zählergebnisse hochgerechnet.

⁶ Die farbliche Einteilung dient nur zur besseren Nachverfolgbarkeit der einzelnen Verkehrsströme aus der jeweiligen, gemeinsamen Ausfahrt.

Abbildung 33: Grafische Darstellung der Frühspitze (07 bis 08 Uhr) am KP Steinhellenweg (Nord)/Eisenacher Straße (West/Ost)

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

24. Juli 2026

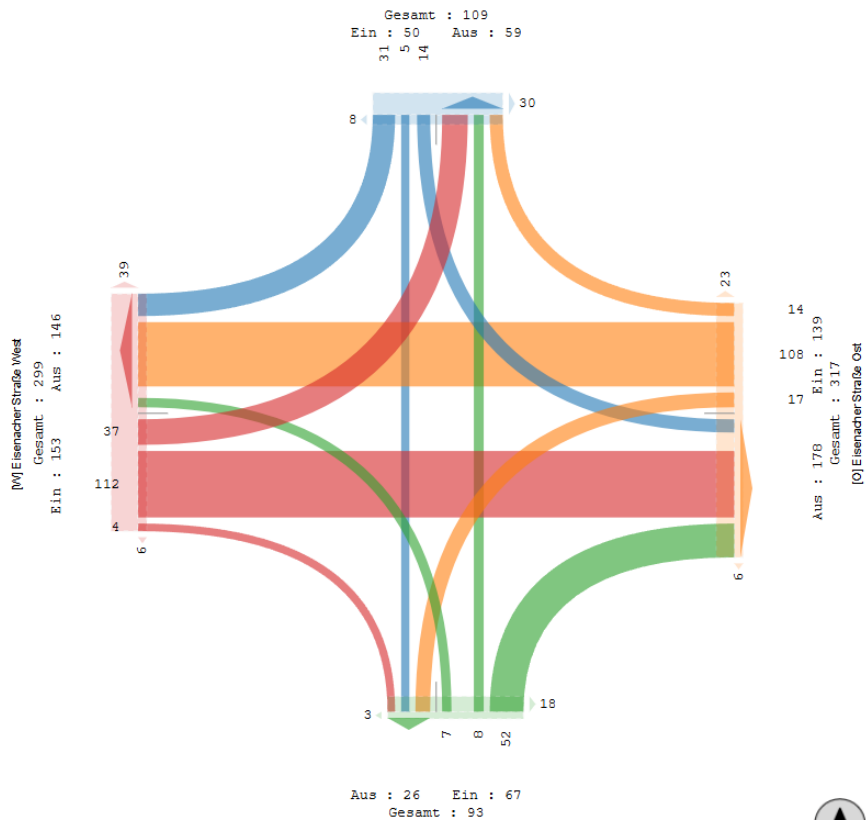


Abbildung 34: Grafische Darstellung der Frühspitze (16 bis 17 Uhr) am KP Steinhellenweg/Eisenacher Straße

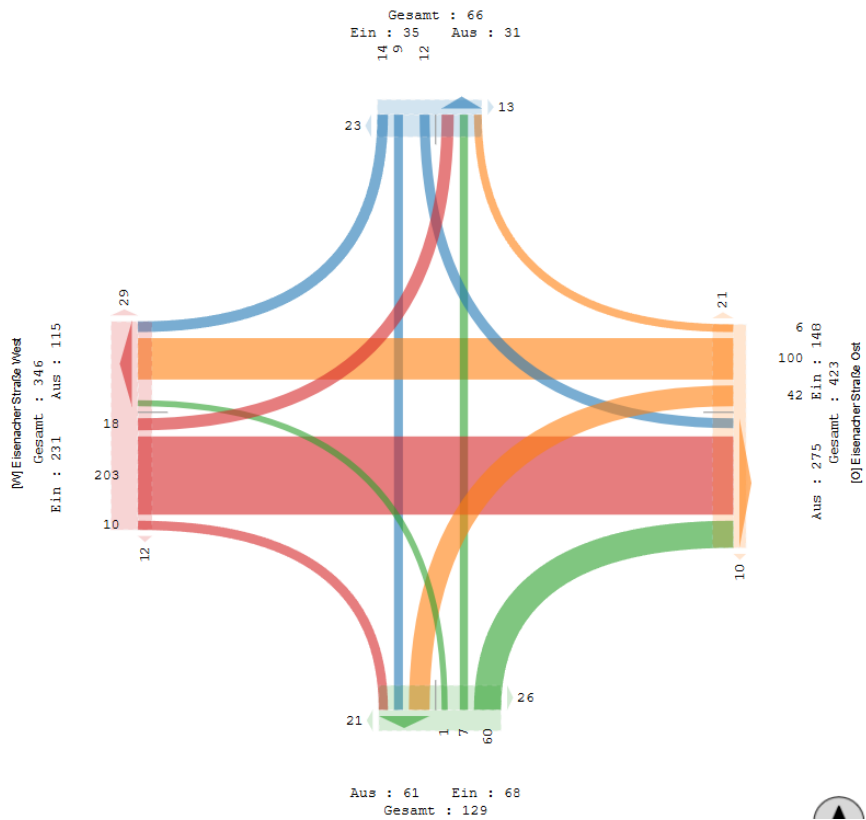


Abbildung 35: Grafische Darstellung der Verkehrsströme (07 bis 19 Uhr) am KP Steinhellenweg/Wolfsburger Weg

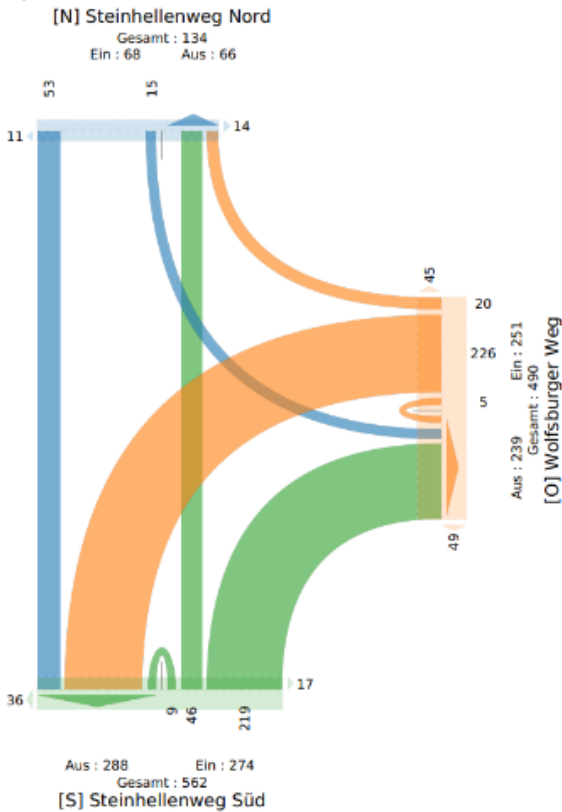
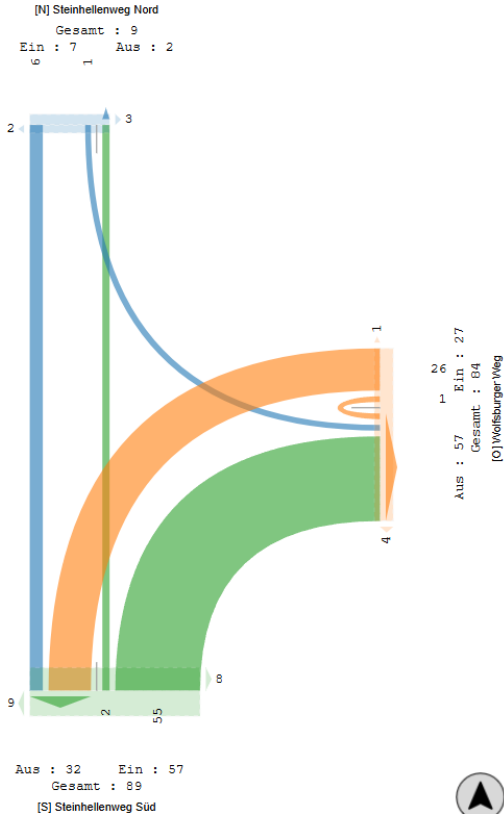
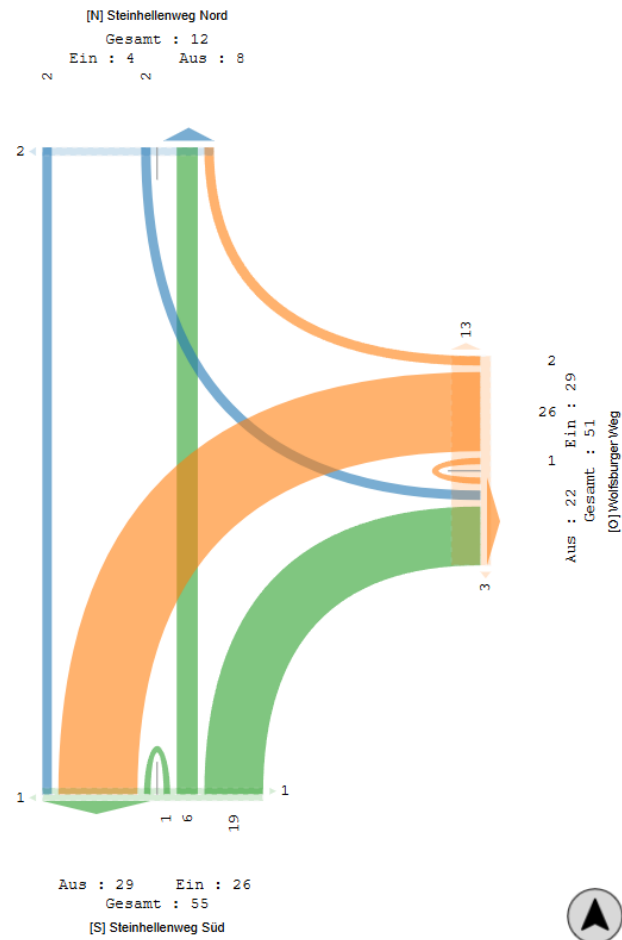


Abbildung 36: Grafische Darstellung der Frühspitze (07 bis 08 Uhr) am KP Steinhellenweg/Wolfsburger Weg



24. Juli 2026

Abbildung 37: Grafische Darstellung der Spätspitze (16 bis 17 Uhr) am KP Steinhellenweg/Wolfsburger Weg



3 Mobilitätskonzept

Der Vorhabensträger möchte die Leitplanken des Landes Berlin eine auf den Umweltverbund ausgerichtete Mobilität zu fördern unterstützen. Neben dem Ziel die Mobilität des Vorhabens zu sichern, wird eine auf den Umweltverbund ausgerichtete Mobilität durch die Quartiersgestaltung und weitere Maßnahmen angestrebt. Die Gestaltung des Plangebietes sollte dazu führen, dass die Menschen nicht mit dem Kfz fahren möchten, ohne dies als negative Restriktion zu bewerten.

Die Attraktivität von Verkehrsmitteln wird sowohl von rationalen Kriterien (neben dem Kostenfaktor hauptsächlich die Reisezeit) wie auch von emotionaleren Kriterien wie dem Wohlbefinden, Komfort und (subjektiver) Sicherheit geprägt. Bei den verschiedenen Maßnahmen sollte grundsätzlich auf beide Ebenen eingegangen werden. Der Fuß-, Rad- und öffentliche Verkehr sollte folglich im Optimalfall attraktiver, schneller und günstiger sein als der Kfz-Verkehr. Nur so nutzen Menschen diese Verkehrsangebote, ohne das Gefühl zu bekommen, dass sie gegenüber dem Kfz benachteiligt sind. Bleibt das Kfz hingegen das attraktivste Verkehrsmittel, kann von Menschen nur schwer erwartet werden, dass sie entgegen dieser Attraktivität sich für andere Verkehrsmittel entscheiden.

Sowohl infrastrukturelle wie auch organisatorische Maßnahmen gilt es zu berücksichtigen, ebenso worauf im Rahmen dieser Planung Einfluss genommen werden kann. Dies betrifft sowohl das Plangebiet wie auch das umliegende öffentliche Straßenland.

3.1 Fußverkehr

Jeder Weg, unabhängig vom Verkehrsmittel, beginnt und endet zu Fuß – auch wenn weitere Verkehrsmittel mitgenutzt werden. Mit dem Leitbild der Stadt der kurzen Wege kann insbesondere der Fußverkehr gefördert werden. Bei der vorliegenden Planung sind wichtige Nutzungen wie Kita sowie die nahegelegenen Schulen und ein Supermarkt relativ nah an den Wohnflächen und mit komfortablen sowie direkten Wegen verbunden. So lassen sich viele notwendige Wege zu Fuß erledigen.

Die Flexibilität des Fußverkehrs kann jedoch auch ein großer Nachteil sein. Weil Personen, die gut zu Fuß sind, bei Hindernissen und Engstellen gut ausweichen können, werden Gehwege oft eng dimensioniert, Straßenschilder stehen auf Gehwegen im Weg, Leihräder werden auf dem Fußweg abgestellt und Pkw parken an Querungsstellen. Dies stellt nicht nur Personen mit Mobilitätseinschränkung vor große Probleme, sondern es mindert Qualität und Sicherheit im Allgemeinen und verhindert, das volle Potenzial zu heben. Daher ist ein besonderes Augenmerk auf komfortable, barrierefreie und sichere Gehverbindungen zu legen. Das Ziel der Planung, den Fußverkehr zu fördern, sollte sich auch in der Qualität der Fußverkehrsanlagen ausdrücken. Die Investitionen für eine

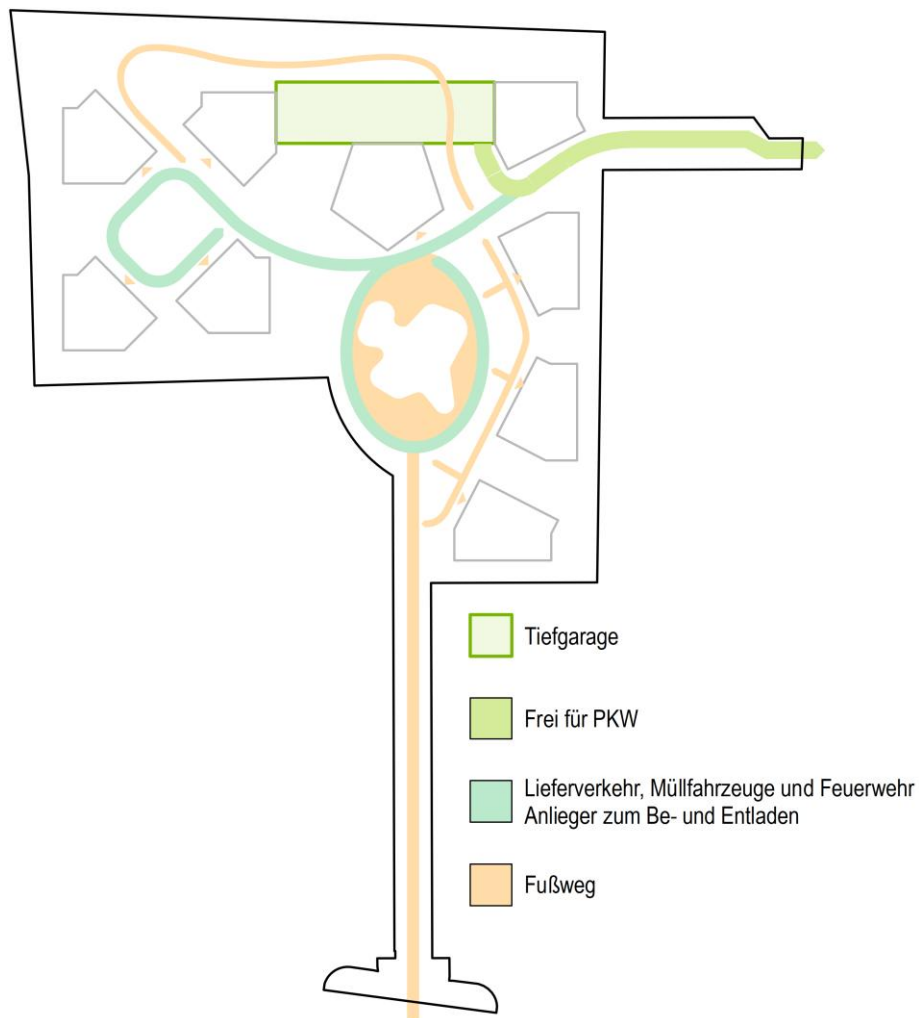
24. Juli 2026

gute Fußverkehrsinfrastruktur sind im Vergleich zu den Infrastrukturen der anderen Verkehrsmittel aber sehr gering und sollten daher von Beginn an im Auge behalten werden.

Für das Entwicklungsvorhaben ergeben sich folgende Empfehlungen und Maßnahmen:

- Entsprechend § 54, Abs. 1 MobG BE⁷ („Die Bezirke kategorisieren und priorisieren [...] ihre bezirklichen Fußverkehrsnetze“) sind im Quartier durchgängig Gehrouten definiert (siehe Abbildung 38). Sie binden die relevanten Orte im Plangebiet an und bilden Übergänge zu den Nachbarquartieren, Versorgungseinrichtungen und der ÖPNV-Haltestelle Kosleckweg.

Abbildung 38: Geplante Wegeverbindungen



Quelle: Grüntuch Ernst Architekten, Stand 06.07.2026.

⁷ Berliner Mobilitätsgesetz (MOBG) Begründungen, Erlassen als Artikel 1 des Gesetzes zur Neuordnung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung (GVBl. 464) und geändert durch das Erstes Gesetz zur Änderung des Berliner Mobilitätsgesetzes (GVBl. S. 152).

- In § 50, Abs. 6 MobG BE steht: „Auf Grund der Rolle des Fußverkehrs als wichtigster Zubringer für den ÖPNV sollen die Wege zu, von und beim Umsteigen zwischen den Haltestellen [...] verbessert und an den Stand der Technik angepasst werden. Dies umfasst insbesondere Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit zur Vermeidung von Umwegen [...]“. Deshalb ist die attraktive Gestaltung der Fußwegeverbindung zum ÖPNV von besonderer Bedeutung, so dass signalisiert wird, dass dem Fußverkehr ein hoher Stellenwert zugestanden wird und dieser auf dem Grundstück gewollt ist. Die Bewohnenden, Besuchenden und Mitarbeitenden sollen sich auf dem Weg zur Bus-Station Kosleckweg wohl fühlen. Ist die Aufenthaltsqualität hoch und wird der Weg zum Beispiel aufgrund der städtebaulichen Struktur und der Straßenraumgestaltung als interessant und abwechslungsreich wahrgenommen, so steigt auch die Bereitschaft, längere Wege zu gehen. Im Vordergrund der Straßenraumgestaltung des Planvorhabens steht daher der Fußverkehr und nicht der Kfz-Verkehr. Straßenraumparken innerhalb des Quartiers ist nur direkt bei der Grundstückszufahrt am Steinhellenweg und ansonsten nur für barrierefreie Stellplätze möglich. Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs werden durch die bauliche Gestaltung geringgehalten, Fußgänger haben Vorrang.
- Der öffentliche Raum für den Fußverkehr dient nicht nur der Verbindungsfunktion, sondern auch dem Aufenthalt. § 50, Abs. 8 MobG legt hierzu fest: „[...] Der für den Fußverkehr effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Raum soll einen für die Belange des Fußverkehrs und des Aufenthalts im öffentlichen Raum angemessenen Anteil am Straßenraum erreichen. [...]“. Verweilmöglichkeiten wie bspw. Sitzbänke auf dem Weg zum Bus führen dazu, dass sich Menschen zu Fuß gerne auch länger in diesen Bereichen aufhalten. Zudem sind unkommerzielle Verweilmöglichkeiten notwendige Voraussetzung dafür, dass Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen sich zu Fuß bewegen können. Nach § 54, Abs. 2 MobG sollen sich „die Netze und Bereiche mit besonderer Bedeutung für den Fußverkehr [...] durch eine besonders fußverkehrsfreundliche Gestaltung und Ausstattung sowie eine hohe Aufenthaltsqualität auszeichnen. [...]“. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen [...] ein Programm zur Errichtung und Erneuerung freier Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang aufgesetzt werden.“ Der Quartiersplatz mit Spielplatz im Planvorhaben verbindet alle Gehwege miteinander und sorgt mit seinen Sitzmöglichkeiten für eine hohe Aufenthaltsqualität. In der weiteren Planung sollten zusätzliche Sitzmöglichkeiten entlang der Hauptrouten im Quartier berücksichtigt werden.
- Eine hohe soziale Sicherheit ist wichtig. Dies wird erreicht durch gute Beleuchtung und Einsehbarkeit der Wege sowie durch die Anwesenheit anderer Personen, erzielbar durch eine hohe Aufenthaltsqualität und einen ho-

hen Fußverkehrsanteil. Die Barrierefreiheit der Wege ist gesetzlich vorgeschrieben.⁸ Dazu gehören mit dem Rollstuhl befahrbare Straßenbeläge, Niveaugleichheit oder abgesenkte Bordsteine an Querungsstellen sowie Rampen mit geringer Neigung und Handläufen. Seheingeschränkten helfen taktile Leitsysteme und eine kontrastreiche Gestaltung. Sitzbänke und Elemente zum Abstützen bieten Platz für Pausen, dies ist für manche Personen eine Grundvoraussetzung, um Wege zu Fuß zurückzulegen. Kleine Unterstände helfen bei Regen, Bäume und Wasserspiele kühlen bei Sonne und Hitze.

- Neben den verkehrlichen Kriterien spielt die Identifikation mit dem Raum eine große Rolle. Unter dem Stichwort „die beispielbare Stadt“ können sich Kinder und Erwachsene öffentliche Räume zu Eigen machen. Einfache Ausstattungselemente regen zu Aufenthalt und kreativem Kinderspiel an, zum Beispiel kleine Mauern, flache Steinpoller, Findlinge oder Bäume zum Klettern. Einfache und robuste Geräte wie Kletterstangen sprechen auch Jugendliche und Erwachsene an. Die Verkehrssicherheit muss zu jeder Zeit gegeben sein. Zusammen mit Aufenthaltselementen ermöglicht die Gestaltung, sich im öffentlichen Raum zu orientieren und sich mit seiner nächsten Umgebung zu identifizieren.
Die Baumallee zum Steinhellenweg sowie der Quartiersplatz bieten hierbei Möglichkeiten zur Integration dieser Elemente.

3.2 Radverkehr

Das Fahrrad ist in Berlin bereits aktuell ein wichtiges Verkehrsmittel, der Radverkehrsanteil ist in den Jahren von 2013 bis 2023 deutlich auf 18 % gestiegen. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich auch in der Zukunft fortsetzen. Derzeit wird die Radverkehrsinfrastruktur durch den Berliner Senat massiv ausgebaut. Das 2018 verabschiedete Mobilitätsgesetz setzt klare Prioritäten für die Stärkung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs, entsprechend ist davon auszugehen, dass sich die allgemeinen Rahmenbedingungen für den Radverkehr in Berlin weiter verbessern werden.

Auf Quartiersebene bringt das Fahrrad viele Vorteile. Es ist platzsparend, sowohl in Bewegung wie auch beim Parken benötigt das Fahrrad weniger Platz als der Kfz-Verkehr. Ein hoher Radverkehrsanteil kann die Kfz-Verkehrsmengen reduzieren. Bauvorhaben können somit unter Umständen einfacher in ein bestehendes Verkehrsnetz integriert werden.

Das Fahrrad ist günstig, da Bau und Unterhalt von Radverkehrsinfrastruktur erschwinglicher sind als bei der Kfz-Infrastruktur. Durch geringe Verkehrsflächen

⁸ Die Vorgabe ist u.a. im Behindertengleichstellungsgesetz BGG § 4 festgehalten: „[...] öffentliche Wege, Plätze und Straßen [...] sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.“

sinken die Kosten für die Investitionen. Für die Nutzenden ist das Fahrrad ebenfalls ein günstiges Verkehrsmittel, so dass die Mobilität seltener aus ökonomischen Gründen eingeschränkt ist.

Ein weiterer Vorteil ist, dass das Fahrrad leise und umweltfreundlich ist sowie Quartiere attraktiv macht, denn Lärmemissionen und Luftschadstoffe werden von Radfahrenden nicht verursacht. Insbesondere für die Erschließung innerhalb des Plangebietes ist dies ein großer Vorteil, da die öffentlichen Räume so attraktiver bleiben, als wenn ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen die Straßenräume belastet.

Das Angebot für Radfahrende muss so attraktiv sein, dass Fahrradfahren komfortabel und sicher ist. Neben dem Vorhandensein von Infrastrukturangeboten für den Radverkehr und der objektiven Sicherheit sollte daher bei der Gestaltung unbedingt darauf geachtet werden, dass das Angebot von allen Gruppen als attraktiv und positiv angesehen wird.

Für das Vorhabengebiet ergeben sich folgende Empfehlungen und Maßnahmen, die teilweise bereits zum jetzigen Planungsstand Berücksichtigung finden:

- Attraktive Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur auf dem Gelände mit günstig gelegenen Zufahrten wie auch eingangsnahen Fahrradabstellanlagen. Mit den geplanten überdachten Fahrradabstellanlagen in der Erdgeschosszone der Wohngebäude ist das Fahrrad grundsätzlich schneller erreichbar als das Kfz. Dies gilt sowohl für die künftige Wohnbevölkerung wie auch für Besuchende. Stellplätze für den Sozialbaustein werden unmittelbar vor dem Gebäude entlang der Haupteinfahrtswege angeordnet sein.
- Wenn der Radverkehr nicht über eigene straßenunabhängige Wege geführt werden kann, wird er innerhalb von Wohngebieten in der Regel im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies macht die Gestaltung der Wohnstraßen umso wichtiger. Das Motto der Straßenraumgestaltung muss sein: wie können Straßenräume so gestaltet werden, dass sich die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden, hier die Radfahrenden, trotz der teilweisen Mischnutzung mit dem motorisierten Verkehr sicher und wohl auf der Fahrbahn fühlen und nicht ihrerseits Fußgänger auf den Gehwegen stören. Die wichtigsten Punkte hierbei sind: wenig Kfz-Verkehr, langsamer Kfz-Verkehr und eine Straßenraumgestaltung, die nicht das Gefühl vermittelt, dass der Kfz-Verkehr bevorzugt ist. Denn in den Wohnstraßen sollten sich alle Verkehrsteilnehmenden auf einer Augenhöhe begegnen können.
- Die Anbindung an die Radverkehrsanlagen im Umfeld ist laut Planung lückenlos hergestellt. Durch die Vorgabe im Mobilitätsgesetz, dass an allen Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen hergestellt werden müssen, ist auf eine gute Anbindung an die Eisenacher Straße zu achten.
- Eine direkte Radwegführung auf dem Gelände, so dass die Radabstellanlagen schnell, sicher und bequem zu erreichen sind, wurde bereits in der

24. Juli 2026

Planung berücksichtigt. An möglichen Konfliktpunkten mit dem Kfz-Verkehr sollte der Radverkehr im besten Fall vorfahrtsberechtigt sein. Wie bei den Fußverkehrsanlagen gilt es auch hier durch eine ansprechende Gestaltung zu signalisieren, dass Radverkehr begrüßt wird.

- Geeignete Radabstellanlagen⁹ wird es bei allen Wohngebäuden überdacht in den Eingangsgeschossen und in ausreichender Form geben. (Reine Vorderradhalter sind keine geeigneten Abstellanlagen.) Die Abstände von Radbügeln sollten für beidseitiges Parken mit Standardfahrrädern 1,20 m betragen. Im privaten Bereich sind 1,30 m bis 1,50 m als komfortabel anzusehen. Bei kurzer Aufenthaltszeit werden enge Verhältnisse seltener akzeptiert, ebenso wenig, wenn Fahrradtaschen (zum Beispiel zum Einkaufen) genutzt werden.

Abbildung 39 zeigt als Beispiel Doppelstockparker, die die Flächeneffizienz erhöhen, müssen aber ohne Kraftaufwand sicher bedienbar sein.

Abbildung 39: Doppelstockparken



Quelle: FLEXHUB Doppelstockparken.

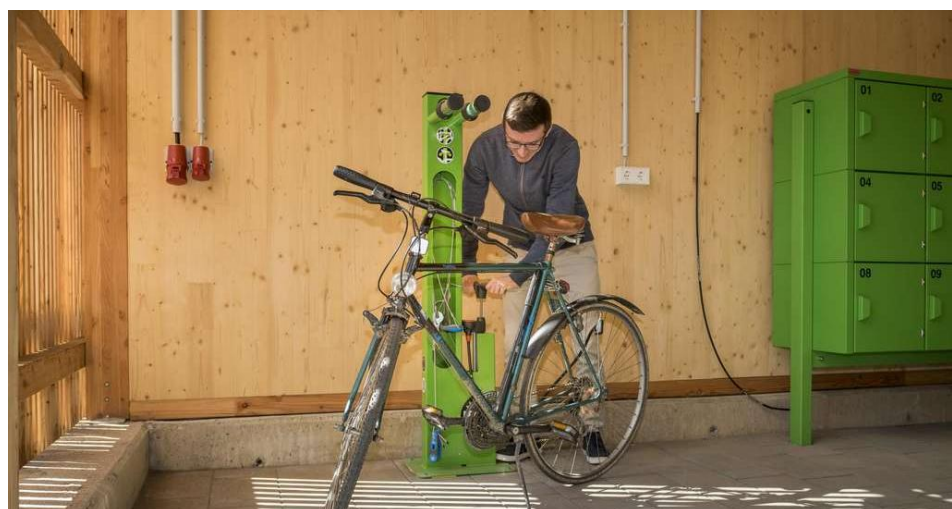
- Schutz vor Diebstahl bieten stabile Anschließmöglichkeiten sowie abschließbare Räume. Im öffentlichen Raum ist zusätzlich eine gute Einsehbarkeit zur sozialen Kontrolle von Vorteil. Für hochpreisige Räder wie Lastenrad und Pedelec sind sichere Bedingungen besonders wichtig. Die Vielfalt an Fahrrädern wird immer größer: Familien nutzen Räder zum Kindertransport, im privaten und professionellen Bereich werden Güter mit Lastenrädern befördert, Mobilitätseingeschränkte nutzen Dreiräder, u.v.m. Einige Abstellplätze sollten daher länger und einige breiter dimensioniert

⁹ Einen guten Überblick über Radabstellanlagen bieten die Empfehlungen des ADFC: <https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle>.

werden. Sie benötigen einen standsicheren Untergrund ohne vorgelagerte Schwellen, Borde etc. Anlehnmöglichkeiten sind hingegen weniger wichtig.

- Auch für die soziale Einrichtung sollten eingangsnah Radabstellanlagen geschaffen werden. Für Besuchende und Beschäftigte kann so die Entscheidung erleichtert werden mit dem Fahrrad das Ziel anzusteuern. Grundsätzlich sollten Radabstellanlagen stets attraktiver zu den Zielen positioniert werden als Kfz-Stellplätze, so dass für die Radfahrenden ein Zeitvorteil entsteht und Menschen, die (noch) nicht mit dem Fahrrad fahren, ermutigt werden, dieses attraktive Angebot zu nutzen.
- Als Ergänzung für die sozial genutzten Flächen können Dusch- und Umkleemöglichkeiten für die dort beschäftigten Personen geschaffen werden. Dies senkt die Hürde, auch bei schlechtem oder warmem Wetter längere Strecken mit dem Fahrrad zu fahren.
- Neben infrastrukturellen Maßnahmen sollte auch ein Serviceangebot für Radfahrende im Quartier vorhanden sein. Deshalb sollte die Ansiedlung einer Radwerkstatt gefördert werden. Flächen können in einer Mobilitätsstation oder in den Erdgeschossbereichen bereitgestellt werden. Kleinteilige Serviceangebote wie Luftpumpen bedeuten wenig Aufwand und eignen sich dazu, den Radverkehr im öffentlichen Raum sichtbarer zu machen. Abbildung 40 zeigt eine Servicestation, die in ihrer Aufmachung grundsätzlich sehr einfach gehalten ist. Sie besteht aus einer Luftpumpe, den notwendigen Werkzeugen (an Ketten / Seilen gesichert) sowie einem integrierten Montageständer, der es ermöglicht das Fahrrad für die Reparatur aufzuhängen. Für vergleichsweise geringe Anschaffungskosten kann so ein gutes Angebot für Radfahrende entstehen. Die Platzierung dieser Servicepunkte an sichtbaren Orten kann das Fahrrad in der Wahrnehmung weiter aufwerten.

Abbildung 40: Einfache Servicestation für Fahrräder



Quelle: Reparaturstation für Mitarbeiter bei Alnatura Darmstadt, fr.de 2019.

3.3 ÖPNV

Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ergibt sich sowohl aus der Fahrzeit und Taktung des Verkehrsmittels wie auch aus den attraktiven Zugangswegen. Durch die geplante Zuwegung zur Eisenacher Straße und der dort anliegenden Bushaltestelle ergibt sich am Standort zumindest Potential, die ÖPNV-Nutzung zu stärken. Der Fokus der Attraktivierung des ÖPNV liegt daher im Rahmen des Bauvorhabens in der Gestaltung der Zuwegungen zu den Haltestellen sowie guten Informationen zum ÖPNV für die Bewohnenden, Beschäftigten und Besuchenden.

- Es können in zentralen Bereichen auf dem Gelände und an der Ausfahrt Wegweiser mit den ÖPNV-Zielen der näheren Umgebung (Kosleckweg und Colditzstraße / Ullsteinstraße) aufgestellt werden. Diese Wegweiser können mit Zielangaben der einzelnen Linien ergänzt werden.
- Die Arbeitgeber der sozialen Einrichtungen können durch Jobtickets den ÖPNV für die Angestellten vergünstigen und zu einer stärkeren Nutzung des ÖPNV führen.

3.4 Kfz-Verkehr

Wie in den vorherigen Kapiteln beschrieben, sollte dem motorisierten Verkehr nur so wenig Raum wie nötig zur Verfügung gestellt werden, um die Flächen dem Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Räumen zusprechen zu können. Dennoch muss das Plangebiet auch durch den motorisierten Verkehr erschlossen werden, um so beispielsweise die Ver- und Entsorgung sicherzustellen.

Bei der Organisation des Kfz-Verkehrs wird im Projekt differenziert, welche Fahrten tatsächlich bis vor die Haustüre notwendig sind und welche Fahrten auch dezentraler enden können. Während ein Müllfahrzeug möglichst nahe an Müllsammelstellen halten muss, können Privatpersonen durchaus einige hundert Meter zu Fuß zurücklegen. Durch diese Art der Organisation kann von Verbotsen abgesehen werden. Selbstverständlich muss es Ausnahmen für mobilitätseingeschränkte Personen geben. Derzeit sind für das Plangebiet folgende Wegeverbindungen für den Kfz-Verkehr vorgesehen:

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für

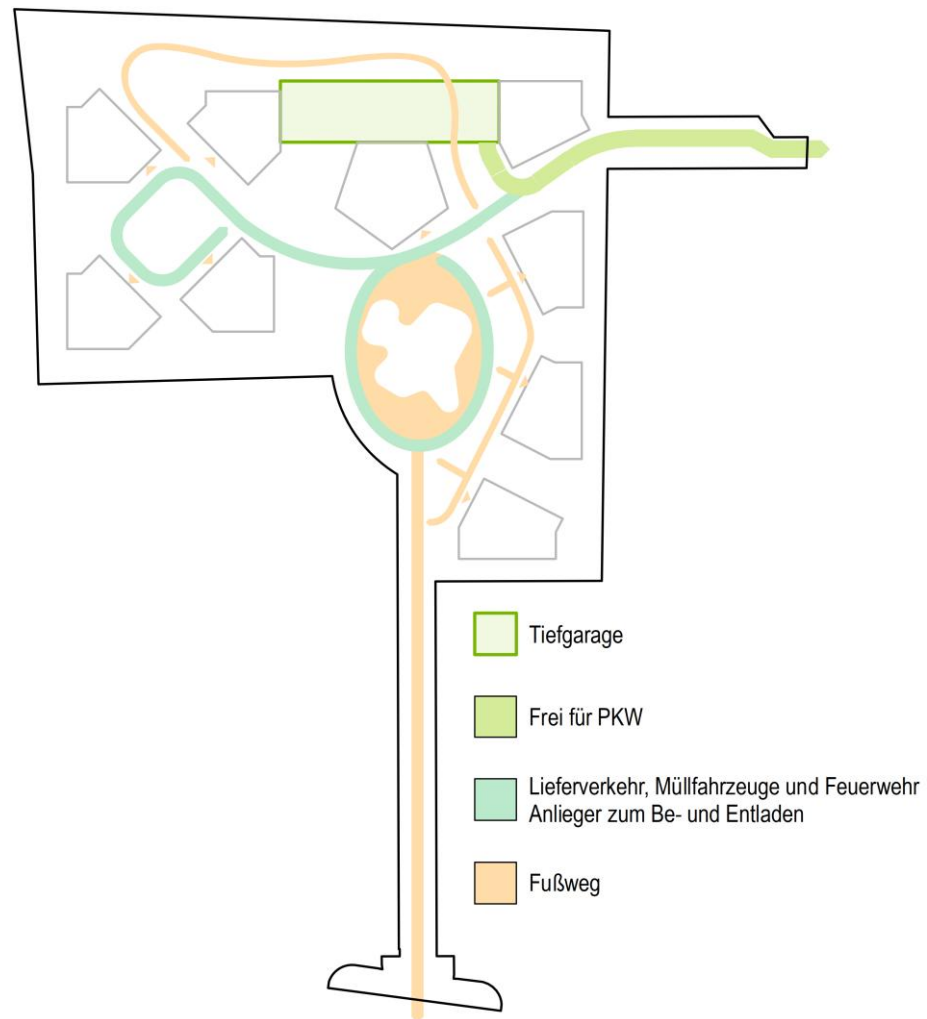
Projektentwicklung mbH

Verkehrsuntersuchung

Campus Schätzelberg

24. Juli 2026

Abbildung 41: Geplante Wegeverbindungen



Quelle: Grüntuch Ernst Architekten, Stand 06.07.2026.

Für das Plangebiet bedeutet dies:

- Ein Unterbringen in die Hauptsammelanlage des Plangebietes für Pkw erfolgt in den Planungen bereits früh kurz nach der östlichen Einfahrt.
- Mögliche Carsharing-Stellplätze sollten attraktiver positioniert werden als Stellplätze für private Fahrzeuge.
- Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge sollten geschaffen werden. Hierbei sind die technischen Standards zu beachten. Für zukünftige Standards sollten in Kabelkanälen Kapazitäten freigehalten werden, beispielsweise für Schnellladepunkte.
- Für den Ver- und Entsorgungsverkehr sind bereits Wege auf dem Plangebiet vorgesehen. Es sollte jedoch differenziert werden, welche Fahrten des Wirtschaftsverkehrs bis an die Wohnungstüre getätigt werden müssen und welche Fahrten auch dezentraler enden können.

- Um den Lieferverkehr innerhalb des Plangebiets so gering wie möglich zu halten, bieten sich zentrale Paketstationen an. Sind diese so positioniert, dass die Lieferfahrzeuge nicht mehr in das Plangebiet fahren müssen, können die Wohnstraßen weiter entlastet werden.

Zusätzlich ist anzuregen, im Abschnitt nördlich des Wolfsburger Weges mind. auf der östlichen Seite des Steinhellenwegs ein Halteverbot einzurichten. Im Idealfall ist beidseitig Halteverbot vorzusehen.

Eine weitere Empfehlung besteht darin, im Steinhellenweg südlich des Wolfsburger Weges Ausweichstellen durch wenige, vereinzelte Parkverbotsflächen einzurichten. Damit kann bei einem Begegnungsfall mögliches Gehwegfahren aufgrund der westlichen Parkseite verhindert werden.

3.5 Weitere Mobilitätsangebote

Um eine Kfz-arme Gebietsentwicklung zu erreichen, sollten die beschriebenen Verkehrsangebote ergänzt werden. Durch verschiedene Sharing- Angebote kann der Umstieg auf den Umweltverbund weiter erleichtert werden und somit die Abhängigkeit vom privaten Kfz reduziert werden. Wie in Kapitel 2.4.7 beschrieben, liegt das Plangebiet inzwischen innerhalb oder angrenzend an die Geschäftsgebiete einiger Sharing-Anbieter. Zusätzlich können Angebote im Plangebiet geschaffen werden:

- Kleinere „Nachbarschaftssysteme“ eignen sich bspw. insbesondere für den Verleih von Sonderfahrrädern wie Lastenfahrrädern. Mit diesen Fahrrädern lassen sich noch mehr Wege von dem Kfz auf das Fahrrad verlagern. Gleichzeitig werden diese Fahrräder häufig nicht alltäglich benötigt, sondern beispielsweise nur für Großeinkäufe, Fahrten zum Baumarkt, Familienausflüge etc. Ein nachbarschaftliches Verleihsystem von verschiedenen Lastenfahrrädern kann somit dazu führen, dass weniger Menschen das Gefühl haben ein eigenes Auto besitzen zu müssen. Zusätzlich zu Lastenfahrrädern können in ein solches nachbarschaftliches System aber auch „normale“ Fahrräder integriert werden, um beispielsweise Besuchenden ein Fahrrad zur Verfügung zu stellen.
- Zu überlegen wäre, einen Stellplatz für CarSharing-Nutzer oder auch Flächen für Bikesharing zu reservieren. Bezogen auf Pkw liegt das Plangebiet innerhalb der Geschäftsgebiete des free-floating-Anbieters (stationsungebunden) Free2Move.

Generell kann sich für die Organisation und Bündelung dieser verschiedenen Mobilitätsangebote Mobilitätsstationen eignen. Mobilitätsstationen dienen der räumlichen Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen mit dem Ziel, eine multimodale und intermodale Mobilität im Quartier und des-

sen Umfeld zu ermöglichen und zu fördern. Diese sollen sichtbar, attraktiv, flexibel und zu jeder Zeit zugänglich sein. Eine Mobilitätsstation kann aus verschiedenen Bestandteilen zusammengesetzt werden und je nach Bedarf vor Ort in der Größe und dem Angebot angepasst werden. Bestandteile sind z.B.:

- Carsharing-Station (privater Anbieter oder eigenes Verleihsystem),
- Bikesharing-Station (nextbike), eigenes Verleihsystem oder Quartiers-/Nachbarschaftsverleih),
- Leihsystem für Lastenräder,
- Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder (Schlauchautomat, Self-Service-Station),
- Fahrradwerkstatt mit Service,
- Informationen zu Mobilitätsangeboten, beispielsweise Mobilitätsberatungen,
- Paketstation in der Nähe¹⁰.

Als Standorte innerhalb eines Gebietes bieten sich zum einen zentrale Orte an, um die öffentliche Wahrnehmung für diese Mobilitätsstationen zu steigern. Gleichzeitig sollte jedoch auch bedacht werden, dass Sharing-Fahrzeuge möglichst gut an das umliegende Straßennetz angebunden werden müssen. Dies wäre bspw. bei der privaten Fläche in der Eisenacher Straße vor dem Tor der Fall. Auch ein möglicher gemeinschaftlicher Quartiersraum könnte in Verbindung mit einer Mobilitätsstation zu einem zentralen öffentlichen Ort im Gebiet werden. Durch eine attraktive Gestaltung und Verortung soll eine Mobilitätsstation auch dabei helfen, ein Mobilitätsverhalten, das kein privates Fahrzeug benötigt, zu bewerben.

Eine Barriere für die Nutzung einer Mobilitätsstation und den damit verbundenen Angeboten können kompliziert wahrgenommene Anmeldevorgänge und Ausleihprozesse sein. Absolut relevant für die Nutzung des Mobilitätshubs ist daher die Bereitstellung von Informationen zu allen Aspekten von Mobilität, Verkehr und den vorhandenen Angeboten. Diese gehören zur Minimausstattung eines erfolgreichen Mobilitätsmanagements. Das Mobilitätsmanagement sollte daher niederschweligen Zugang dazu bieten, um einen Umstieg zu fördern.

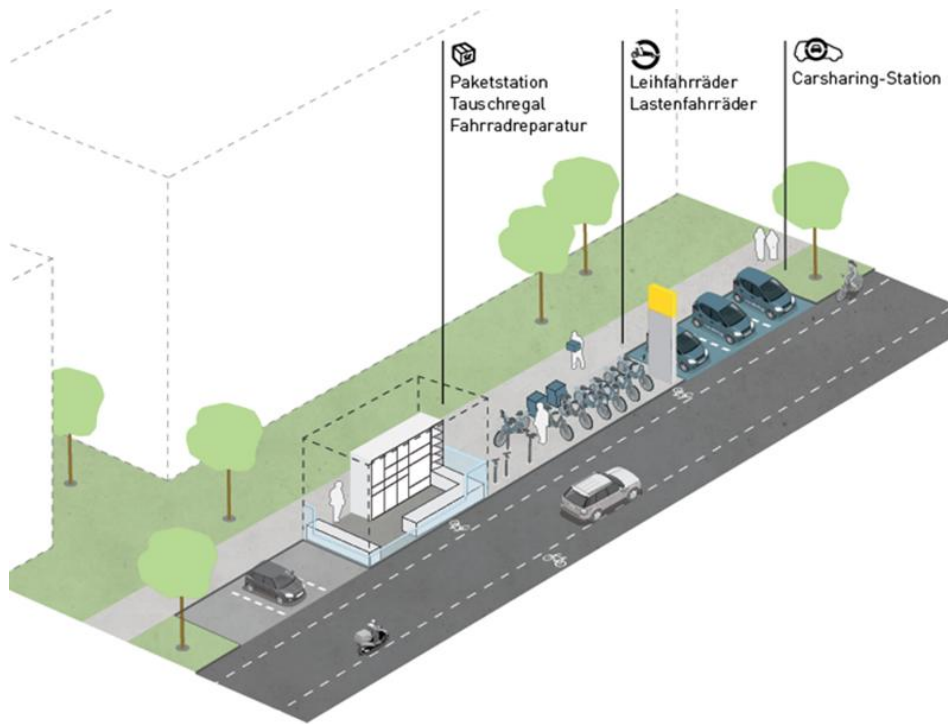
Es sollte versucht werden, möglichst viele Bewohnenden durch ein einfaches System zu integrieren. Beispielsweise kann jedem Bewohnenden direkt beim Einzug ein „Mobilitätspaket“ zur Verfügung gestellt werden, in dem eine Mobili-

¹⁰ Mobilitätsstationen bieten gegenüber klassischen Paketstationen den Vorteil, dass hier alle Dienste gemeinsam gesammelt werden können. Falls klassische Paketstationen erwogen werden, ist von einem Bedarf von 1 Box für 4 Mietparteien (allerdings nur für einen Paketdienst!) auszugehen.

tätsberatung angeboten wird und die Anmeldeunterlagen für verschiedene Sharing-Systeme mit zugesendet werden. Im Optimalfall wird der Neubaustandort bereits mit diesen Angeboten beworben, so dass sich die zukünftigen Bewohnenden bereits auf die zukünftige Situation einstellen können.

Ein Beispiel einer Mobilitätsstation ist in Abbildung 42 dargestellt.

Abbildung 42: Beispiel einer Mobilitätsstation



Quelle: Argus Stadt- und Verkehrsplanung, Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg.

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

24. Juli 2026

4 Verkehrsaufkommen und Stellplatznachfrage

Zur Ermittlung der zukünftigen verkehrlichen Situation erfolgt in einem ersten Schritt die Verkehrsaufkommensberechnung der einzelnen Nutzungen sowie ggf. weiter zu berücksichtigende Bauvorhaben. Ergebnis der Berechnung ist die Abschätzung des durch die neue Bebauung entstehenden zusätzlichen Kfz-Verkehrs. Im Anschluss wird der Kfz-Verkehr auf das vorhandene Straßennetz im Umfeld des Bebauungsplangebietes zeitlich und räumlich umgelegt.

4.1 Festlegung der Eingangsdaten

Die Abschätzung der durch die neuen Nutzungen zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrsaufkommen erfolgt getrennt für jede Teilnutzung im Gebiet u.a. mit dem Programm Ver_Bau¹¹. Das Programm berücksichtigt die aktuellen Erkenntnisse zur Verkehrserzeugung unterschiedlicher Nutzungen. Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens erfolgt daher in Anlehnung an die Methodik und den Kennwerten des Programms Ver_Bau sowie den zugehörigen Richt- und Erfahrungswerten gemäß:

- Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV, 2006[a]),
- Heft 53-1 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV, 2006) und
- des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2023) für Berlin der TU Dresden.

Für die Verkehrsaufkommensermittlung gilt folgendes Nutzungskonzept¹²:

- 350 Wohneinheiten; 25 Kinder in Kita; 1.150 m² Sozialbaustein

¹¹ Dr. Ing. Bosserhoff: Programm Ver_Bau zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung; aktueller Stand.

¹² Wie in Kapitel 1 beschrieben, sieht die tatsächliche Initialnutzung eine geringere Fläche vor und damit auch eine geringere verkehrliche Auswirkung als das hier nun betrachtete Worst Case-Szenario. Falls sich daher die Bedarfe für soziale Nutzungen nach Festsetzung des Bebauungsplanes noch einmal verändern, kann der Sozialbaustein mit seinen Nutzungen darauf reagieren, ohne dass eine erneute verkehrliche Betrachtung nötig wäre.

4.2 Kennwerte für die Verkehrsaufkommensermittlung der Planung

Als Grundlage dient die SrV-Erhebung für Berlin aus dem Jahre 2023, die nach den Bezirken unterscheidet. Wegen der Verortung des Plangebietes wird auf die Kennwerte des Bezirks Tempelhof-Schöneberg zurückgegriffen. Kennwerte, die nicht über die SrV abgedeckt werden, sind den oben angegebenen Quellen entnommen. Durch die Gestaltung des Standorts und den im Mobilitätskonzept aufgeführten Maßnahmen können die hier aufgeführten Werte teilweise von den Quellen abweichen, da Ziel des Entwicklungsvorhabens und Mobilitätskonzeptes ein Kfz-reduziertes Mobilitätsverhalten ist.

Wohnen

- Wohnende = **2 Personen pro Wohnung (EW)**.

Dieser Wert entspricht dem Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin, 11/2018).

- Anteil der Personen am Wohnort = **94,2 %**.

In der Regel sind durch Urlaub, Dienstreisen, Krankheit, Fluktuation und Leerstand nicht alle theoretisch möglichen Einwohnenden während einer durchschnittlichen Woche am Wohnort. Dies wird durch einen Abminderungsfaktor berücksichtigt. Grundlage ist die SrV-Erhebung aus dem Jahr 2023 für den Bezirk Tempelhof-Schöneberg.

- Wege der Personen am Wohnort = **3,4**.
(SrV 2023 für Berlin-Tempelhof-Schöneberg).

- Anteil der Wege außerhalb des Untersuchungsgebietes
= **16,7 %**.

Nicht alle Wege gehen von der eigenen Wohnung aus. So werden z.B. auch Wegeketten wie Arbeit - Einkauf - Besuch durchgeführt, bei der der Einkaufsweg nicht in Bezug zur Wohnung steht und damit außerhalb des Wohngebietes liegt. Dieser Wert wird der SrV-Erhebung 2023 entnommen (Kennwert für den Bezirk Tempelhof-Schöneberg).

- Modal Split für die Wege der Einwohnerschaft und Besuchenden:

Verkehrsmittel	MIV	Umweltverbund
Einwohnende	22 %	78 %
Besuchende	21 %	79 %

Der Modal Split wurde der SrV-Erhebung von 2023 für den Bezirk Tempelhof-Schöneberg entnommen.

- Anteil des Besuchendenverkehrs an allen Wegen der Einwohnenden = **5 %**.
 Entnommen der FGSV 2006.
 (Hierzu liegen aus der SrV-Erhebung keine Angaben vor.)
- Pkw-Besetzungsgrad im
 Einwohnendenverkehr = **1,3** (Alle Wege, SrV 2023)
 Besuchendenverkehr = **1,8** (Freizeitverkehr, SrV 2023).
- Fahrten im Wirtschaftsverkehr = **0,05 pro Einwohnenden** (HSVV).
 Aufgrund der örtlich vorhandenen Wohnnutzung ist davon auszugehen, dass beim Wirtschaftsverkehr Wegekopplungseffekte (zum Beispiel bei Paketdiensten sowie Entsorgungsfahrten) auftreten werden.
- Tagesganglinien zur stündlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens im:
 - Einwohnendenverkehr: MiD 2017,
 - Besuchendenverkehr: MiD 2017,
 - Wirtschaftsverkehr: Ver_Bau nach Bosserhoff.

Kita

- Belegschaft pro 10 Kinder = **2,5** (Annahme).
- Anwesenheit der Belegschaft = **85 %** (FGSV).
- Kinderplätze = **25** (HAMBURG TEAM).
- Anzahl der Wege der Beschäftigten = **2,0 Wege/Tag** (FGSV),
 Anzahl der Wege der Besuchenden = **6,0 Wege/Tag** (FGSV).
- Pkw-Besetzungsgrad der Beschäftigten = **1,1 Personen/Kfz**,
 Pkw-Besetzungsgrad der Besuchenden = **1,5 Personen/Kfz**.
- Modal Split für die Nutzung Kita:

Nutzer (Zweckgruppe)	MIV	Umweltverbund
Beschäftigte (Eigener Arbeitsplatz)	25 %	75 %
Besuchende (Kita)	20 %	80 %

Der Modal Split wurde ebenfalls der SrV-Erhebung von 2023 für den Bezirk Tempelhof-Schöneberg für den Zweck „Eigener Arbeitsplatz“ sowie „Kita“

entnommen und um bei der Abschätzung auf der sicheren Seite zu liegen aufgerundet.

- Verbund- und Mitnahmeeffekt = **10 %**.

Minderungsfaktor, um Wege zu berücksichtigen, die nicht neu erzeugt werden, da bei diesen die Kita nur ein Zwischenstopp ist (bspw. auf dem Weg zur Arbeit).

- Kfz-Fahrten im Wirtschaftsverkehr = **0,2 Fahrten/Beschäftigtem**.

Aufgrund der örtlich vorhandenen Wohnnutzung ist davon auszugehen, dass beim Wirtschaftsverkehr Wegekopplungseffekte (zum Beispiel bei Paketdiensten sowie Entsorgungsfahrten) auftreten werden.

- Tagesganglinien zur stündlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens im:
 - Beschäftigtenverkehr: Ver_Bau nach Bosserhoff,
 - Kundenverkehr: Ver_Bau nach Bosserhoff,
 - Wirtschaftsverkehr: Ver_Bau nach Bosserhoff.

Sozialbaustein

- Belegschaft je 100 m² = **1,5 (FGSV/HSVV)**.
- Anwesenheit der Belegschaft = **85 % (FGSV)**.
- Besuchende je 100 m² = **9 (HSVV)**.
- Anzahl der Wege der Beschäftigten = **2,25 Wege/Tag (FGSV)**,
Anzahl der Wege der Besuchenden = **2,0 Wege/Tag (FGSV)**.
- Pkw-Besetzungsgrad der Beschäftigten = **1,1 Personen/Kfz**,
Pkw-Besetzungsgrad der Besuchende = **1,8 Personen/Kfz**.

Für den Beschäftigten- und Kundschaftsverkehr wurden die Richtwerte der SrV-Erhebung 2023 für Tempelhof-Schöneberg für den Zweck „Eigener Arbeitsplatz“ sowie „gesamt“ angewendet.

- Modal Split für die Nutzung Sozialbaustein im Gebiet:

Nutzer (Zweckgruppe)	MIV	Umweltverbund
Beschäftigte (Eigener Arbeitsplatz)	25 %	75 %
Besuchende (Ausbildung)	15 %	85 %

Der Modal Split wurde ebenfalls der SrV-Erhebung von 2023 für den Bezirk

Tempelhof-Schöneberg für den Zweck „Eigener Arbeitsplatz“ sowie „Ausbildung“ entnommen, allerdings zur sicheren Seite hin geschätzt und auf volle Zehner aufgerundet.

- Kfz-Fahrten im Wirtschaftsverkehr = **0,2 Fahrten/Beschäftigtem.**

Aufgrund der örtlich zusätzlich vorhandenen Wohnnutzung ist davon auszugehen, dass beim Wirtschaftsverkehr Wegekopplungseffekte (zum Beispiel bei Paketdiensten sowie Entsorgungsfahrten) auftreten werden, so dass insgesamt weniger Wirtschaftsverkehrsfahrten zu erwarten sind.

- Tagesganglinien zur stündlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens im:
 - Beschäftigtenverkehr: MiD 2017,
 - Kundenverkehr: MiD 2017,
 - Wirtschaftsverkehr: Ver_Bau nach Bosserhoff.

4.3 Verkehrsaufkommen

Für die Verkehrsaufkommensermittlung werden die noch einmal in Tabelle 2 dargestellten Kennwerte verwendet. Das Kfz-Verkehrsaufkommen ergibt sich aus der Wegeanzahl je Nutzergruppe, dem MIV-Anteil und der Anzahl der Personen je Pkw.

Tabelle 2: Übersicht der Kennwerte je Teilnutzung

Nutzung (Größe)	Gruppe	Personen-faktor	Faktor	Wege / Pers.	MIV-Anteil	Pers. / Pkw
Wohnen (ca. 350 WE)	Einwohnende	2/WE	94,2 %	2,83 ¹³	0,22	1,3
	Besuchende	5 %	-	2,0	0,21	1,8
Kita (ca. 25 Plätze)	Beschäftigte	2,5/10	85 %	2,0	0,25	1,1
	Besuchende	-	-	6,0	0,20	1,8
Soziale Nutzung (ca. 1.150 m²)	Beschäftigte	1,5/100 m²	85 %	2,25	0,25	1,1
	Besuchende	9/100 m²	-	2,0	0,15	1,8

Die Verkehrsaufkommensermittlung mit den Eingangsgrößen und Kennwerten aus Tabelle 2 lässt bei der Realisierung des Nutzungskonzeptes in der Summe für das Neubauvorhaben ein zukünftiges zusätzliches Verkehrsaufkommen von etwa 420 Kfz-Fahrten / Tag (Tabelle 3) erwarten.

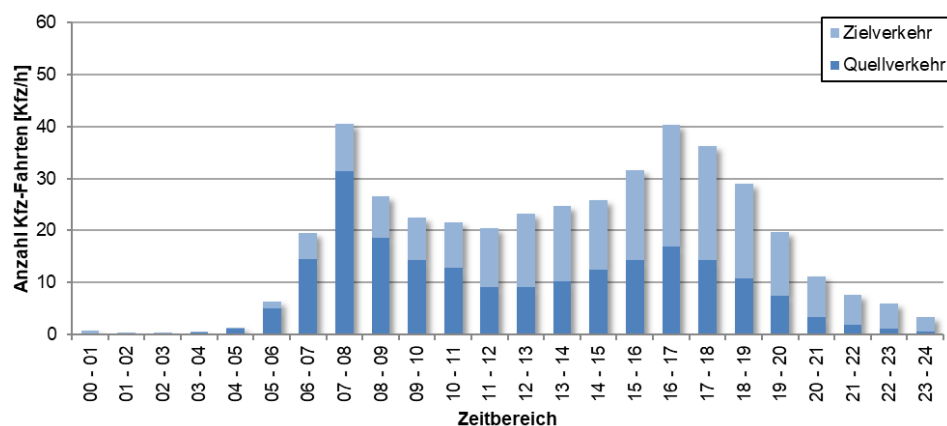
¹³ 3,4 Wege abzüglich 16,7 % (gerundet) als Anteil der Wege außerhalb des Untersuchungsgebietes.

Abbildung 43 zeigt dabei die zugehörige tageszeitliche Verteilung des Quell- und Zielverkehrs mit Überlagerung der Tagesganglinien der Nutzungen Wohnen, Kita und soziale Einrichtung. Die resultierende Tagesganglinie zeigt für die Frühspitzenstunde ein Verkehrsaufkommen von 41 Kfz-Fahrten im Quell- und Zielverkehr (Quellverkehr 32 Kfz-Fahrten und 9 Kfz-Fahrten im Zielverkehr). Für die Spätspitzenstunde ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von ca. 40 Kfz-Fahrten im Quell- und Zielverkehr (Quellverkehr 17 Kfz-Fahrten und 23 Kfz-Fahrten im Zielverkehr).

Tabelle 3: Durchschnittliches, gebietsbezogenes werktägliches Personen-, Wege- und Kfz-Fahrtenaufkommen je Teilnutzung¹⁴

Nutzung (Größe)	Gruppe	Anzahl Personen	Anzahl Wege	Kfz-Fahrten/ Werktag
Wohnen (ca. 350 WE)	Einwohnende	ca. 700	ca. 1.870	ca. 315
	Besuchende	ca. 55	ca. 110	ca. 15
	Wirtschaftsverkehr			ca. 35
Kita (ca. 25 Plätze)	Beschäftigte	ca. 5	ca. 10	ca. <5
	Besuchende	ca. 25	ca. 150	ca. 15
	Wirtschaftsverkehr			ca. <5
Soziale Nutzung (ca. 1.150 m ²)	Beschäftigte	ca. 15	ca. 35	ca. 5
	Kundschaft	ca. 105	ca. 205	ca. 25
	Wirtschaftsverkehr			ca. 5
Summe				ca. 420

Abbildung 43: Kfz-Verkehrsverteilung der Wohn- und Gewerbenutzung im überlagerten Quell- und Zielverkehr



¹⁴ Für die Darstellung wurden die einzelnen Werte jeweils auf 5er gerundet, ebenso wie die Endsummen nach Aufsummierung der ungerundeten Werte. Eine Aufsummierung der einzelnen gerundeten Werte muss daher nicht zwangsläufig der gerundeten Endsumme entsprechen.

4.4 Stellplatzbetrachtungen

Die derzeitigen Planungen gehen von 262 Wohneinheiten aus. Ca. 30 % der Wohnungen sind mietpreis- und belegungsgebundene Neubauwohnungen. Entsprechend der SrV ist der Motorisierungsgrad bei Menschen mit einem niedrigeren Einkommen geringer. Die SrV 2023 gibt hier einen Wert 0,27 an. Dieser wird für 79 Wohnungen zu Grunde gelegt.

Für die nicht preisgebundenen Wohnungen in Höhe von 183 wird eine durchschnittliche Pkw-Verfügbarkeit in Tempelhof-Schöneberg von 0,64 pro Haushalt, was sowohl Privat-, als auch Dienst-Pkw einschließt, berücksichtigt.

Unter Berücksichtigung der Anteile beider Motorisierungsgrade an den unterschiedlichen Anteilen der Wohneinheiten ergibt sich ein gemeinsamer Wert von 0,53¹⁵.

Bei einem Neubau können weitere standortspezifische Eigenschaften einfließen, um den Faktor anzupassen (siehe Tabelle 4). Unter Orientierung dieser Werte kann der Motorisierungsgrad auf 0,23 reduziert werden. Es wird jedoch noch ein Sicherheitspuffer in Höhe von 0,05 angerechnet. Daraus ergibt sich ein rechnerischer Stellplatzbedarf von 74 Stellplätzen. Dies läge um rund 8 Stellplätze höher als das Angebot. Vor dem Hintergrund der zusätzlichen Stellplätze für den Sozialbaustein (9 Stellplätze im Plangebiet) und einer einhergehenden, möglichen Doppelnutzung (tagsüber Stellplatznutzung für Sozialbaustein, abends/nachts für Einwohnerschaft) wäre der Bedarf gedeckt und nur eine geringe (theoretische) Verlagerung in das öffentliche Straßenland vertretbar.

Die Stellplätze werden zudem vermietet. Im öffentlichen Straßenraum sind die Parkstände kostenfrei nutzbar. Erfahrungsgemäß stehen Stellplätze bei einer derartigen Ausgangssituation leer. Sofern keine Maßnahmen ergriffen werden den Straßenraum zu bewirtschaften und die Bewohnerparkgebühren anzuheben, sind mehr Stellplätze nicht erforderlich, da diese nicht angenommen werden. Dies zeigt auch die Belegung umliegender privater Stellplatzanlagen.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Daten der SrV 2018/23 zeigen, dass die Motorisierung im Bezirk abnehmend ist.

¹⁵ $(0,27 \times 79 \text{ WE} + 0,64 \times 183 \text{ WE}) / 262 \text{ WE} = 0,53$ (aufgerundet)

Tabelle 4: Ansatz zur Herleitung eines Stellplatzschlüssels

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für

Projektentwicklung mbH

Verkehrsuntersuchung

Campus Schätzelberg

24. Juli 2026

Kriterium	Spannweite	Planfall	Auswahl
Haushaltsgröße ¹⁶	-0,2 bis +0,2	Die Größe und Anzahl der Zimmer der Wohnungen sind noch unbekannt. Es wird daher von einer durchschnittlichen Haushaltsgröße ausgegangen.	0,0
Nutzungsmischung ¹⁷	-0,2 bis +0,2	Es ist keine besonders hohe Nutzungsdichte vorgesehen, allerdings sind Schulen in unmittelbarer Umgebung (geplant) sowie Einkaufsmöglichkeiten in 500 m bzw. ein Shopping Center in ca. 1.000 m Entfernung vorhanden.	-0,1
Schienenverkehrsanbindung ¹⁸	-0,2 bis +0,2	Der nächstgelegene U-Bahnhof Westphalweg liegt etwa 800 m (Luftlinie) entfernt. Er kann in 8 Gehminuten erreicht werden. Alternativ kann der Bus genutzt werden.	-0,1
Lage in der Stadt ¹⁹	-0,2 bis +0,2	Das Plangebiet liegt außerhalb des S-Bahnringes im Übergangsbereich zwischen dichter Blockbebauung und Einfamilienhäuser.	0,0
Mobilitätskonzept ²⁰	-0,2 bis ±0	Es besteht ein lückenloser Anschluss an das Radnetz. Die Radabstellanlagen werden gemäß AV Stellplätze hergestellt und liegen damit näher an den Zugängen zu den Wohngebäuden als die Kfz-Stellplätze. Zudem wird auf eine reduzierte Anzahl an Stellplätzen gesetzt. Bei Vermarktung der Wohnungen werden die Interessenten über das reduzierte Parkraumangebot informiert.	-0,1
Summe			-0,3

¹⁶ Kleine Haushalte besitzen statistisch weniger Kfz als große Haushalte.

¹⁷ In Gebieten mit einer ausgeprägten Mischung städtischer Funktionen besteht häufig eine niedrigere Abhängigkeit vom Kfz und eine geringere Notwendigkeit der Kfz-Nutzung als in Gebieten mit weniger ausgeprägter Mischung. Gebiete mit ausgeprägter Mischung städtischer Funktionen verfügen üblicherweise über soziale und schulische Einrichtungen sowie Nahversorgungsmöglichkeiten im näheren Umfeld, wodurch die Wege häufiger zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt werden.

¹⁸ Eine Anbindung mit S- und U-Bahn in direkter Nähe führt zu geringerem Kfz-Verkehr als ein Erreichen dieser Haltestellen mit langen Zugangswegen und Umsteigen. Der U-Bahnanschluss der U6 ermöglichen eine schnelle und umsteigefreie Verbindung in das Zentrum, wo viele wichtige Ziele im Berufs- und Einkaufsverkehr liegen, vgl. zum Beispiel Nahverkehrsplan 2019-2023, Anhang 1, Abbildung 5 und 6. In Kombination mit Radabstellanlagen am Bahnhof eine ideale Kombination von Bike + Ride.

¹⁹ Innerhalb des S-Bahnringes weisen der Motorisierungsgrad und der Modal-Split des Kfz-Verkehr geringere Werte auf als in den Außenbezirken.

²⁰ Neben den zuvor genannten bestandsorientierten Werten ist zu berücksichtigen, dass ein Mobilitätskonzept das Verkehrsverhalten aktiv beeinflussen kann und dazu beiträgt, niedrigere Quoten beim Kfz-Besitz und geringere Kfz-Verkehrsanteile zu erzeugen. Je ambitionierter das Konzept, desto stärker wirken die Maßnahmen.

4.4.1 Pkw-Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen

Als Richtzahlen der Stellplätze für Menschen mit Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende im öffentlichen Raum nach §49 BauO Bln²¹ gelten folgende Kennwerte:

„Soziale Einrichtung“

- je Einrichtung 1 Stellplatz.

Kinderbetreuungseinrichtungen

- ab 50 Betreuungsplätzen 1 Stellplatz.

Damit ergäben sich unter Berücksichtigung der Kita und der sozialen Einrichtung (unter Einordnung nach Bildungseinrichtung) 1 Stellplatz für mobilitätseingeschränkte Personen. Aufgrund der besonderen Prägung des Quartiers als Inklusionsstandort werden mit der aktuellen Planung sogar 3 barrierefreie Stellplätze vor dem Sozialbaustein vorgehalten.

4.4.2 Ermittlung der Fahrradstellplätze

Im Land Berlin besteht eine Verpflichtung für die Herstellung von Fahrradstellplätzen, die in § 49 Bauordnung i. V. m. der Ausführungsvorschrift (AV Stellplätze) geregelt ist. Die Ausführungsvorschriften geben Richtzahlen für verschiedene Nutzungen vor, wobei die Fahrradstellplätze grundsätzlich auf dem eigenen Grundstück zu realisieren sind.

Die jeweils benötigte Anzahl ist in Tabelle 5 dargestellt. Es sind demnach bei den gewählten Annahmen etwa 520 Fahrradstellplätze zu realisieren. Bei einem Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf, wenn bspw. der Eigenbesitz an Fahrrädern durch angebotenes Bikesharing geringer ist als theoretisch berechnet, kann die Zahl der Abstellplätze ermäßigt werden.

²¹ Oberste Bauaufsicht Berlin, Ausführungsvorschriften zu § 49 der Bauordnung für Berlin (Lesefassung), 16. Juni 2021.

Tabelle 5: Stellplatzbedarf Fahrrad

Nutzung	Bezugsgröße	Stellplatz/Einheit	Stellplatzanzahl
Wohnen	350 WE	1-4 je x m ² WF ²²	700
Kita	25 Plätze	1 je 18 Plätze	2
Tageseinrichtung ²³	920 m ² NF ²⁴	1 je 100 m ² NF	10
Summe			712

Gemäß AV Stellplätze müssen die Fahrradstellplätze gut zugänglich sein und eine Möglichkeit zum Anschließen des Fahrradrahmens bieten. Empfohlen werden die in Berlin üblichen Fahrradanklehbügel, die zwei Fahrrädern ein bequemes und sicheres Abstellen bieten. Zudem sollen 5 % der Abstellplätze den Anforderungen an Sonderfahrräder genügen, bzgl. der Kita wäre mind. ein Stellplatz für Sonderfahrräder anzusetzen.

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH

Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

24. Juli 2026

²² Die erforderliche Anzahl an Fahrradstellplätzen richtet sich nach der Wohnungsgröße. Die genaue Aufteilung der Wohnungen nach Wohnungsgröße ist noch nicht final bekannt, so dass als Überschlag 2 Fahrradstellplätze je Wohneinheit angesetzt werden. Im Rahmen des Bauantrags ist dann die genaue Anzahl an Fahrradstellplätzen nachzuweisen.

²³ Für die soziale Nutzung wurde zur Berechnung von Radabstellplätzen mit Tageseinrichtung eine vergleichbare Nutzung gewählt.

²⁴ Bei der sozialen Nutzung wurden 80 % der BGF als NF angenommen.

5 Verkehrsfolgeabschätzung

5.1 Maßgeblicher Betrachtungsfall

Die Verkehrsfolgeabschätzung erfolgt zunächst für verschiedene verkehrliche Fälle, um den „maßgebenden Fall“ zu ermitteln. Gebildet werden die zu betrachtende Fälle durch die IST-Situation (Bestand) oder den Prognosezustand (zukünftig) jeweils mit und ohne Vorhaben. Die Mindestfälle sind:

- Bestand: IST-Situation,
- Bestand-Planfall: IST-Situation + Neuverkehr,
- Prognose-Nullfall: Prognose 2035,
- Prognose-Planfall: Prognose 2035 + Neuverkehr.

Die übergebene Prognose 2035 des Verkehrsmodells der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (Stand: 2023), die die zukünftige verkehrliche Situation ohne das Planvorhaben abbildet, weist auf den relevanten Straßenabschnitten folgende Verkehrsbelegungen aus:

- Prognose 2035 Eisenacher Str.: 7.000 Kfz/24 h DTV_w²⁵, 1 % Lkw > 3,5 t²⁶.

Die Bestandsbelastung (siehe Kapitel 2.4.8) als DTV_w ergibt sich mit durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz herausgegeben Hochrechnungsfaktoren²⁷:

- Bestand Eisenacher Str. westl. Steinhellenweg: ca. 4.820 Kfz/24 h DTV_w,
- Bestand Eisenacher Str. östl. Steinhellenweg: ca. 5.570 Kfz/24 h DTV_w.

Aufgrund des geringeren Bestandsaufkommens wird für die Bildung des „maßgebenden Falls“ als Grundlage für die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen beider Knoten daher die Verkehrsprognose verwendet.

Zusätzlich wurde folgendes, nicht in der Prognose enthaltenes geplantes Bauvorhaben für den Prognose-Nullfall berücksichtigt:

²⁵ DTV_w = Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke werktags

²⁶ Die Prognose 2035 weist unveränderte Verkehrsmengen zur Prognose 2030 aus. Email Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt vom 15.08.2025

²⁷ Verkehrsmanagement Berlin, Ergebnisbericht Verkehrsmengenkarte DTV_w Kfz / Lkw 2023, Stand: Oktober 2024, Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. 24-Stunden-Faktor Pkw 1,361: Wochenfaktor Kfz: 0,977, 24-Stunden-Faktor Lkw 1,339: Wochenfaktor Lkw: 0,849.

- Schulneubau „Eisenacher Straße“ (Gutachten über die verkehrliche Erschließung, 20.08.2020, Freie Planungsgruppe Berlin GmbH).

Die direkte Anbindung des Schulneubaus erfolgt dabei ausschließlich über die Eisenacher Straße (Abbildung 44). Die Leistungsfähigkeitsbetrachtung in Kapitel 6 erfolgt für den maßgebenden Planfall. Ist dieser leistungsfähig, sind es auch die anderen Planfälle.

Abbildung 44: Verortung und Anbindung des geplanten Schulneubaus



Quelle: Schulneubau „Eisenacher Straße“, Freie Planungsgruppe Berlin GmbH, 07.08.2020.

Die Ergebnisse der Untersuchung wurden übernommen. (Bzgl. der Grundschule sind die Fahrten bereits in den Bestandszählungen enthalten.) Werden zusätzlich die Neuverkehre aus dem Plangebiet berücksichtigt, ergibt sich der Prognose-Planfall als „maßgebender Fall“. Dieser ergibt sich also aus den Prognosedaten sowie des Schulneubaus (ca. 410 Kfz-Fahrten/24h aus dem Durchschnitt der beiden Variantenbetrachtungen sowie der Turnhalle als Worst-Case-Szenario, da die Untersuchung bereits 2020 erfolgte und daher ungünstigere Kennwerte im Vergleich zu heute verwendet wurden) zzgl. dem Neuverkehr des Plangebietes.²⁸

²⁸ Vorwegnahme: Die Auswertungen in Kapitel 6 zeigen, dass trotz der Worst-Case-Betrachtungen des Bauvorhabens mit mehr Wohneinheiten sowie des Schulneubaus mit alten Kennwerten die Knotenpunkte noch genügend Kapazitäten haben. Die Knotenpunkte können somit (bspw. im Falle einer hier in diesen Zahlen nicht vorhandenen, möglichen Grundschulerweiterung) weitere Verkehre aufnehmen, ohne, dass dies zu relevanten Störungen im Verkehrsablauf führen sollte. Allerdings sollte dann der Knotenpunktsbereich Steinhellweg / Wolfsburger Weg stärker vom ruhenden Verkehr geschützt sein, als es jetzt der Fall ist. Dies ist dann jedoch auf die Schulerweiterung zurückzuführen und nicht auf die Verkehrsauswirkungen des B-Plans 7-85.

5.2 Räumliche Verteilung

Für die räumliche Verteilung wurden von der Senatsverwaltung eine Netzverteilung für das Bauvorhaben zur Verfügung gestellt.

Demnach verteilt sich der Verkehr zu ca. 40 % nach Osten sowie zu ca. 60 % nach Westen. Im Sinne eines Worst-Case-Szenarios wurden an beiden relevanten Knotenpunkten diese Verteilung vorgenommen und dort jeweils der komplett neu entstehende Verkehr anteilig umgelegt. Es ergeben sich daraus folgende gerundeten Verkehrsstärken für den Prognose-Planfall 2035:

Tabelle 6: Prognoseplanfall 2035

Straße	Abschnitt	DTV_w	SV²⁹-Anteil
Eisenacher Straße	westlich Steinhellenweg	ca. 7.500	4 %
Eisenacher Straße	östlich Steinhellenweg	ca. 7.500	4 %
Steinhellenweg	nördlich Eisenacher Straße	ca. 1.100	4 %
Kosleckweg	südlich Eisenacher Straße	ca. 1.700	2 %
Wolfsburger Weg	östlich Steinhellenweg	ca. 600	2 %

6 Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten ist maßgeblich für die Qualität des Verkehrsablaufs im Straßennetz. Um die Auswirkungen des Verkehrszuwachses in den anliegenden Straßen zu beurteilen, wird die Leistungsfähigkeit des lichtsignalisierten Knotenpunktes

- Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg

berechnet und bewertet.

Außerdem wird für den nicht-signalisierten Knotenpunkt

- Steinhellenweg / Wolfsburger Weg

ebenfalls die Leistungsfähigkeit berechnet und bewertet. Die Berechnung erfolgt jeweils für die maßgebende Bemessungsverkehrsstärke.

Die Leistungsfähigkeit einer Verkehrsanlage wird nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) über die Bewertungsgröße „Qualität des Verkehrsablaufs“ (QSV) bewertet, die sich aus der mittleren Wartezeit ergibt (siehe Tabelle 7 sowie Tabelle 8).

Für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage werden diese über einen Verkehrsingenieur-Arbeitsplatz für Lichtsignalprogramme ermittelt (LISA+), an dem auch die wesentlichen Kennwerte zur Bewertung der Lichtsignalsteuerung hinterlegt sind. Für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage mit Vorfahrtsregelung gibt es ein entsprechendes Rechenverfahren im HBS 2015.

Tabelle 7: HBS-Qualitätsstufen – Lichtsignalisierte Knotenpunkte

Qualitäts- stufe	Beschreibung	zulässige mittlere Wartezeit
A	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.	≤ 20 s
B	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.	≤ 35 s
C	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.	≤ 50 s
D	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.	≤ 70 s
E	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.	> 70 s
F	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.	Verkehrsstärke > Kapazität

Tabelle 8: HBS-Qualitätsstufen – Vorfahrtgeregelter Knotenpunkte

Qualitätsstufe	Beschreibung	zulässige mittlere Wartezeit
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.	$\leq 10 \text{ s}$
B	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.	$\leq 20 \text{ s}$
C	Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.	$\leq 30 \text{ s}$
D	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.	$\leq 45 \text{ s}$
E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.	$> 45 \text{ s}$
F	Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.	Verkehrsstärke $>$ Kapazität

HAMBURG TEAM

Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

24. Juli 2026

Für die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen werden die Bemessungsverkehrsstärken für die einzelnen Knotenströme jeweils für die Früh- und Spätspitze benötigt. Betrachtet wird als „maßgebender Fall“ der Prognose-Planfall, der sich aus der Basisbelastung aus den Verkehrszählungen (beide Knotenpunkte), den Verkehrsmengen aus der Verkehrsprognose 2035 der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (KP Eisenacher Str. / Steinhellweg) sowie dem neu entstehenden Verkehr durch das Bauvorhaben und des Schulneubaus ergibt.

Die Ableitung der Spitzenstunden ergibt sich aus den Ergebnissen der Verkehrserhebungen und der tageszeitlichen Verteilung der Verkehre aus dem Plangebiet. Die Spitzenstunden an den beiden Knotenpunkten unterscheiden sich nicht, sie liegen in der Früh zwischen 7 und 8 Uhr sowie am Abend zwischen 16 und 17 Uhr.

Für die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen werden die Erhöhungen der täglichen Verkehrsbelastungen vom Bestand zur Prognose (ca. +26 % östlich sowie ca. +45 % westlich der Eisenacher Straße³⁰) in der Eisenacher Straße auf die Spitzenstunden in gleicher Weise angewandt.

Für die erste Planungsvariante wurde im Dezember 2022 (siehe oben) eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung mit einem höheren Verkehrsaufkommen in den jeweiligen Spitzenstunden durchgeführt. Dies resultierte hauptsächlich aus einer deutlich größeren Kita in der damaligen Planung. Der Leistungsfähigkeitsnachweis mit der höheren Verkehrsbelastung wird an dieser Stelle für die beiden zu betrachtende Knotenpunkte übernommen. Trotz der höheren Verkehrsbelastung (der damaligen Planung im Vergleich zur aktuellen Planung) weisen beide Knotenpunkte eine sehr gute Qualität im Verkehrsablauf aus und sind somit ausreichend leistungsfähig.

Mit der hier betrachteten Variante der Knotenpunktleistungsfähigkeit sind also Verkehrsbelastungen in den Spitzenstunden abgebildet, die gemäß dem aktuellen Nutzungskonzept nicht erreicht werden, die die Leistungsfähigkeit der Knoten jedoch nicht beeinträchtigen würden.

Sollte das Projekt noch eine Erweiterung erfahren, wäre dies vor dem Hintergrund der Knotenpunktleistungsfähigkeit daher grundsätzlich möglich.

Darüber hinaus basiert die Leistungsfähigkeitsberechnung auf einer Worst-Case Annahme, da hierfür eine Anzahl von 350 Wohneinheiten statt der derzeit geplanten 262 Wohneinheiten angesetzt wurde. Das ermittelte Verkehrsaufkommen des Vorhabens von rund 420 Kfz-Fahrten pro Tag ist im Vergleich zum bestehenden Verkehr sehr gering. Die erzeugten Verkehrsmengen liegen in den Spitzenstunden bei ca. 40 Pkw-Fahrten, bis zu den Anschlüssen an das Hauptnetz Mariendorfer Damm / Eisenacher Straße - Kurfürstenstraße und Rixdorfer Straße / Eisenacher Straße – Skutaristraße werden die zusätzlichen Verkehre an zwei bzw. drei Knotenpunkten verdünnt bzw. aufgeteilt. Der an den jeweiligen Knotenpunkten Mariendorfer Damm / Eisenacher Straße - Kurfürstenstraße und Rixdorfer Straße / Eisenacher Straße – Skutaristraße zu erwartende zusätzliche Verkehr liegt damit im täglichen Schwankungsbereich. Erhebliche Auswirkungen auf die Knotenpunkte Mariendorfer Damm / Eisenacher Straße - Kurfürstenstraße und Rixdorfer Straße / Eisenacher Straße – Skutaristraße sind somit nicht zu erwarten.

³⁰ Siehe Kapitel 5.1. für die sich ändernden Verkehrszahlen:
ca. 4.820 Kfz/24 h -> 7.000 Kfz/24 h (+ ~45 %)
ca. 5.570 Kfz/24 h -> 7.000 Kfz/24 h (+ ~26 %)

6.1 Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg

Für den vierarmigen LSA-geregelten Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg wurde eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung für einen Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage durchgeführt. Für die Spitzenstunden ergeben sich aus der Überlagerung der Verkehrsbelastungen für den Prognose-Planfall die Werte entsprechend Tabelle 9, die auch die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen zeigt.

Danach kann in allen Zufahrten eine sehr gute Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs und somit eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes insgesamt erreicht werden.

Die Berechnungsnachweise für den Knotenpunkt sind in der Anlage 1 dokumentiert.

Tabelle 9: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV), Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg, Spitzenstunden, Prognose-Planfall

Knotenarm	Zu-fahrt	Richtung	Fahrzeuge		Wartezeit [s]		Qualität	
			Früh	Spät	Früh	Spät	Früh	Spät
Eisenacher Straße (West)	1	Links	48	36				
		Gerade	200	330	12,3	14,5	A	A
		Rechts	4	10				
Steinhellenweg (Nord)	2	Links	29	22				
		Gerade	5	9	15,1	14,0	A	A
		Rechts	53	29				
Eisenacher Straße (Ost)	3	Links	17	42				
		Gerade	172	130	11,5	12,8	A	A
		Rechts	21	18				
Kosleckweg (Süd)	4	Links	7	1				
		Gerade	8	7	14,7	14,9	A	A
		Rechts	52	60				

6.2 Knotenpunkt Steinhellenweg / Wolfsburger Weg

Für den dreiarmligen und vorfahrtgeregelten Knotenpunkt Steinhellenweg / Wolfsburger Weg wurde eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung ohne Lichtsignalanlage durchgeführt. Für die Spitzenstunden ergeben sich aus der Überlagerung der Verkehrsbelastungen für den Prognose-Planfall die Verkehrsbelastung

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
**Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg**

24. Juli 2026

entsprechend Tabelle 10, die auch die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbeurteilungen zeigt.

Danach kann eine gute bis sehr gute Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs und somit eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes insgesamt erreicht werden.

Die Berechnungsnachweise für den Knotenpunkt sind in der Anlage 2 dokumentiert.

Tabelle 10: Zusammenfassung der Leistungsfähigkeiten für den Knotenpunkt Steinhellenweg / Wolfsburger Weg

KP: Steinhellenweg / Wolfsburger Weg			
Stunde	Anzahl Fahrzeuge	Wartezeit	Qualitätsstufe
Frühspitze	146	3,5 s	A/B
Spätspitze	114	2,7 s	A/B

7 Fazit

Das Areal Eisenacher Straße 61 soll mit Wohnungsbau sowie einem Sozialbaustein mit sozialen Einrichtungen und betreuten Wohngruppen entwickelt werden. Hierzu wird ein vorhabenbezogener Bebauungsplan erstellt, für den eine verkehrliche Untersuchung erforderlich ist.

Für die Gebietsentwicklung wurde folgender Planfall als Grundlage der verkehrlichen Betrachtung angenommen:

- 350 Wohneinheiten; 25 Kinder in Kita; 1.150m² soziale Nutzung

Da sich die Bedarfe für soziale Nutzungen nach Festsetzung des Bebauungsplanes verändern können und der Sozialbaustein mit seinen Nutzungen darauf reagieren muss, wurde der vorliegende Planfall als sogenanntes Worst Case-Szenario angenommen. Die tatsächliche Initialnutzung des Sozialbausteins sieht mit 700 m² BGF sozialer Nutzung und max. 25 Wohngruppenplätzen eine Nutzungsintensität vor, die geringere verkehrliche Auswirkungen als dieses Worst Case-Szenario hat.

Die Verkehrsaufkommensermittlung des betrachteten Worst Case-Szenarios ergibt hierbei ein Verkehrsaufkommen in Höhe von etwa 420 Kfz-Fahrten pro Tag und damit bei Realisierung nur ein geringes zusätzliches Verkehrsaufkommen. Auch eine Erhöhung auf 400 Wohneinheiten würde an den in der verkehrlichen Untersuchung durchgeführten Betrachtungen keinen relevanten Einfluss nehmen.

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen an den beiden Knotenpunkten Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg und Steinhellenweg / Wolfsburger Weg ergeben nach dem HBS gute (B) bis sehr gute (A) Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes und damit ausreichende Leistungsfähigkeiten. In den Leistungsfähigkeiten sind auch noch Reserven enthalten, ohne dass Maßnahmen an den Knotenpunkten ergriffen werden müssen.

Ebenso ist das Plangebiet mit einer Buslinie in der Eisenacher Straße gut erschlossen, über die die U Bahnlinie U6 am Mariendorfer Damm erreicht werden kann. Östlich am Plangebiet verläuft eine Radroute des Radergänzungsnetzes, über die in verschiedene Richtungen wiederum Radhaupttrouten erreicht werden können. Somit besteht auch für den Radverkehr eine gute Erschließung.

Insgesamt ist das Entwicklungsvorhaben damit gut und leistungsfähig erschlossen und kann aus verkehrlicher Sicht realisiert werden.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bedienhäufigkeit des ÖPNV	17
Tabelle 2:	Übersicht der Kennwerte je Teilnutzung	48
Tabelle 3:	Durchschnittliches, gebietsbezogenes werktägliches Personen-, Wege- und Kfz-Fahrtenaufkommen je Teilnutzung	49
Tabelle 4:	Ansatz zur Herleitung eines Stellplatzschlüssels	51
Tabelle 5:	Stellplatzbedarf Fahrrad	53
Tabelle 6:	Prognoseplanfall 2035	56
Tabelle 7:	HBS-Qualitätsstufen – Lichtsignalisierte Knotenpunkte	58
Tabelle 8:	HBS-Qualitätsstufen – Vorfahrtgeregelte Knotenpunkte	59
Tabelle 9:	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV), Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg, Spitzenstunden, Prognose-Planfall	61
Tabelle 10:	Zusammenfassung der Leistungsfähigkeiten für den Knotenpunkt Steinhellenweg / Wolfsburger Weg	62

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Geltungsbereich des Plangebiets	3
Abbildung 2:	Flächennutzungsplan Berlin (Auszug)	4
Abbildung 3:	Flächennutzungsplan Berlin (Änderung, Auszug)	4
Abbildung 4:	Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans	5
Abbildung 5:	Entwurf des Bebauungsplans 7-85	6
Abbildung 6:	Weiteres öffentliches Straßennetz	7
Abbildung 7:	Umliegendes öffentliches Straßennetz	8
Abbildung 8:	Übergeordnetes Straßennetz (Bestand 2023)	9
Abbildung 9:	Straßenraum des Kfz der Ullsteinstraße zwischen den Knotenpunkten Ullsteinstraße / Volkmarstraße und Ullsteinstraße / Colditzstraße, Blick Richtung Osten, Höhe Ullsteinstraße 68	10
Abbildung 10:	Friedhofstraße, Höhe Ullsteinstraße 65, Blickrichtung Süden	11
Abbildung 11:	Friedhofstraße, Höhe 2. Querstraße Kolonie Fröhliche Eintracht e. V., Blickrichtung Süden	11
Abbildung 12:	Friedhofstraße, Höhe Spielplatz Schätzelberg, Blickrichtung Süden	12
Abbildung 13:	Steinhellenweg, Höhe Hausnr. 4 und 9, Blick Richtung Norden und Süden	12

Abbildung 14:	Steinhellenweg, Höhe Hausnr. 48, Blickrichtung Norden und Zugang zur Grünanlage und Friedhofstraße	13
Abbildung 15:	Eisenacher Straße, Höhe Hausnr. 62 und 23, Blickrichtung Westen und Osten	13
Abbildung 16:	Eisenacher Straße, Bushaltestelle Kosleckweg Höhe Hausnr. 27a, Blick Richtung Osten	14
Abbildung 17:	Relevante Knotenpunkte	14
Abbildung 18:	Knotenpunkt Eisenacher Straße / Steinhellenweg / Kosleckweg	15
Abbildung 19:	Räumliche Erschließung des Plangebiets mit dem ÖPNV (Radius von 300 m und 400 m um das Plangebiet)	16
Abbildung 20:	Erreichbarkeitsanalyse ausgehend von der Haltestelle Kollostraße	17
Abbildung 21:	Erreichbarkeitsanalyse ausgehend von der Haltestelle Colditzstraße / Ullsteinstraße	18
Abbildung 22:	Radverkehrsanlagen	19
Abbildung 23:	Radverkehrsnetz Berlin	20
Abbildung 24:	Eisenacher Straße, Nordseite Höhe Hausnr. 55, Blickrichtung Westen und Südseite Höhe Hausnr. 31, Blickrichtung Osten	21
Abbildung 25:	Eisenacher Straße, Nordseite Höhe Kollostraße, Blickrichtung Westen und Südseite Höhe Hausnr. 23, Blickrichtung Osten	21
Abbildung 26:	Steinhellenweg, Westseite Höhe Hausnr. 3, Blickrichtung Süden und Ostseite Höhe Hausnr. 4, Blickrichtung Norden	22
Abbildung 27:	Eisenacher Straße, westlich vom KP, Blickrichtung Westen und östlich vom KP, Blickrichtung Osten	23
Abbildung 28:	Steinhellenweg, Höhe Hausnr. 6, Blickrichtung Süden	23
Abbildung 29:	Friedhofstraße, Höhe Kleingartenkolonie, Blickrichtung Süden	24
Abbildung 30:	Kfz-Verkehrsmengen 2023	26
Abbildung 31:	Lkw-Verkehrsmengen 2023	27
Abbildung 32:	Grafische Darstellung der Verkehrsströme (07 bis 19 Uhr) am KP Steinhellenweg (Nord)/Eisenacher Straße (West/Ost)	28
Abbildung 33:	Grafische Darstellung der Frühspitze (07 bis 08 Uhr) am KP Steinhellenweg (Nord)/Eisenacher Straße (West/Ost)	29
Abbildung 34:	Grafische Darstellung der Frühspitze (16 bis 17 Uhr) am KP Steinhellenweg/Eisenacher Straße	29
Abbildung 35:	Grafische Darstellung der Verkehrsströme (07 bis 19 Uhr) am KP Steinhellenweg/Wolfsburger Weg	30
Abbildung 36:	Grafische Darstellung der Frühspitze (07 bis 08 Uhr) am KP Steinhellenweg/Wolfsburger Weg	30

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

24. Juli 2026

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
**Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg**
24. Juli 2026

Abbildung 37:	Grafische Darstellung der Spätspitze (16 bis 17 Uhr) am KP Steinhellenweg/Wolfsburger Weg	31
Abbildung 38:	Geplante Wegeverbindungen	33
Abbildung 39:	Doppelstockparken	37
Abbildung 40:	Einfache Servicestation für Fahrräder	38
Abbildung 41:	Geplante Wegeverbindungen	40
Abbildung 42:	Beispiel einer Mobilitätsstation	43
Abbildung 43:	Kfz-Verkehrsverteilung der Wohn- und Gewerbenutzung im überlagerten Quell- und Zielverkehr	49
Abbildung 44:	Verortung und Anbindung des geplanten Schulneubaus	55

Literaturverzeichnis

- BBW Software GmbH. (2025). Ver_Bau - Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (2025). Wiesbaden.
- FGSV. (2006[a]). *Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2015). *Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)*. Köln: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2015). *Richtlinien für Lichtsignalanlagen*. Köln: FGSV-Verlag.
- HSV. (2006). Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung und Auswirkungen auf das Straßennetz (Kap. 1.3). In D. Bosserhoff, *Handbuch für Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik*. Wiesbaden: Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung.
- TU Dresden. (2025). *Endbericht zum SrV 2023 für Berlin*. Dresden: Lehrstuhl ViP der Fakultät Verkehrswissenschaften.

Anhang

HAMBURG TEAM
Gesellschaft für
Projektentwicklung mbH
Verkehrsuntersuchung
Campus Schätzelberg

24. Juli 2026

HBS-Bewertung SZP 01 - Tag

LISA

MIV - SZP 01 - Tag (TU=40) - Fröhspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1,2, KL2	14	15	26	0,375	252	2,800	1,931	1864	635	7	0,386	2,522	5,208	32,935		-	0,397	12,259	A	
2	1		K3,4	8	9	32	0,225	87	0,967	2,069	1740	358	4	0,182	0,990	2,673	16,311		-	0,243	15,103	A	
3	1		K5,6, KL1	13	14	27	0,350	210	2,333	1,917	1878	632	7	0,287	2,029	4,438	28,013		-	0,332	11,534	A	
4	1		K7,8	8	9	32	0,225	67	0,744	2,078	1732	347	4	0,135	0,754	2,223	13,565		-	0,193	14,715	A	
Knotenpunktssummen:								616				1972											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,331	12,681		
TU = 40 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 01 - Tag (TU=40)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{S 1} [s]	t _{W 1, Insel} [s]	t _{S 2} [s]	t _{W 2, Insel} [s]	t _{W max} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F1-2	Einzelne Furt	-	30				30,000	A	
2	1 (2)	F3-4	Einzelne Furt	-	26				26,000	A	
3	1 (3)	F5-6	Einzelne Furt	-	30				30,000	A	
4	1 (4)	F7-8	Einzelne Furt	-	26				26,000	A	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfszeit	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{S 1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{W 1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{S 2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{W 2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{W max}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt					
Knotenpunkt	LSA 16063 Eisenacher Straße / Steinhellenweg - Kosleckweg				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	26.10.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

HBS-Bewertung SZP 01 - Tag

LISA

MIV - SZP 01 - Tag (TU=40) - Spätspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>nK} [-]	x	t _W [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1,2, KL2	14	15	26	0,375	376	4,178	1,921	1874	674	7	0,786	4,132	7,570	47,918		-	0,558	14,449	A	
2	1		K3,4	8	9	32	0,225	60	0,667	2,031	1773	370	4	0,108	0,654	2,022	12,508		-	0,162	14,003	A	
3	1		K5,6, KL1	13	14	27	0,350	190	2,111	1,938	1858	559	6	0,298	1,942	4,299	27,213		-	0,340	12,805	A	
4	1		K7,8	8	9	32	0,225	68	0,756	2,092	1721	340	4	0,141	0,772	2,258	13,751		-	0,200	14,888	A	
Knotenpunktssummen:								694				1943											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,429	14,003		
TU = 40 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP 01 - Tag (TU=40)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{S 1} [s]	t _{W 1, Insel} [s]	t _{S 2} [s]	t _{W 2, Insel} [s]	t _{W max} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F1-2	Einzelne Furt	-	30				30,000	A	
2	1 (2)	F3-4	Einzelne Furt	-	26				26,000	A	
3	1 (3)	F5-6	Einzelne Furt	-	30				30,000	A	
4	1 (4)	F7-8	Einzelne Furt	-	26				26,000	A	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfszeit	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>nK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _W	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{S 1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{W 1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{S 2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{W 2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{W max}	Max. Wartezeit	[s]

Projekt					
Knotenpunkt	LSA 16063 Eisenacher Straße / Steinhellenweg - Kosleckweg				
Auftragsnr.		Variante	Bestand	Datum	26.10.2022
Bearbeiter		Abzeichnung		Blatt	

Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links“									
		Knotenpunkt: Steinhellenweg / Wolfsburger Weg							
		Einmündung: x		Kreuzung: 					
		Verkehrsdaten:		Datum 		Planfall Frühspitze			
				Uhrzeit 		Planung x			
				Analyse 					
Zielvorgaben:		Mittlere Wartezeit t_w = 45		Qualitätsstufe D					
Zufahrt	Strom	1	2	3	4a	4b	5	6	7
		LV	Lkw+Bus	Lkw	Kfz	$\sum$ Kfz	$\sum$		
		qLV [Pkw/h]	qLkw+Bus [Lkw/h]	qLkwK [LkwK/h]	qKfz [Kfz/h]	qKfz [Kfz/h]	ges. Knoten [Kfz/h]	Wartezeit t_w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1					0			
	2				13	13			
	3				55	55			
B	4				27	27			
	5					0	146	3,5	A/B
	6				7	7			
C	7				16	16			
	8				28	28			
	9					0			
D	10					0			
	11					0			
	12					0			
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{Fz,ges}								A/B	

Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links“						
Berechnung der mittleren Knotenpunktwarezeit						
Voraussetzung: nur gesamte Verkehrsstärke des Knotenpunktes liegt vor						
Einmündung	$q \leq 600$ Kfz/h	t_w [s]	QSV	$q > 600$ Kfz/h	t_w [s]	QSV
Kreuzung	$q \leq 600$ Kfz/h	t_w [s]	QSV	$q > 600$ Kfz/h	t_w [s]	QSV

Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links“										
		Knotenpunkt: Steinhellenweg / Wolfsburger Weg								
		Einmündung: x		Kreuzung: 						
		Verkehrsdaten:		Datum 		Planfall Spätspitze				
				Uhrzeit 		Planung x				
				Analyse 						
Zielvorgaben:		Mittlere Wartezeit t_w = 45		Qualitätsstufe D						
Zufahrt	Strom	1	2	3	4a	4b	5	6	7	
		LV	Lkw+Bus	Lkw	Kfz	$\sum$ Kfz	$\sum$	ges. Knoten	Wartezeit	Qualitäts-
		qLV [Pkw/h]	qLkw+Bus [Lkw/h]	qLkwK [LkwK/h]	qKfz [Kfz/h]	qKfz [Kfz/h]		[Kfz/h]	t_w [s]	stufe QSV
A	1						0			
	2				24	24				
	3				20	20				
B	4				27	27				
	5					0	114	2,7	A/B	
	6				14	14				
C	7				12	12				
	8				17	17				
	9					0				
D	10					0				
	11					0				
	12					0				
								erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fz,ges}		A/B

Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links“						
Berechnung der mittleren Knotenpunktwarezeit						
Voraussetzung: nur gesamte Verkehrsstärke des Knotenpunktes liegt vor						
Einmündung	q ≤ 600 Kfz/h	tw [s]	QSV	q > 600 Kfz/h	tw [s]	QSV
Kreuzung	q ≤ 600 Kfz/h	tw [s]	QSV	q > 600 Kfz/h	tw [s]	QSV

Ramboll Deutschland GmbH
Department Mobility & Transport

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D

13407 Berlin

T +49 30 302020-0